

**RELATORIO**

LIBRARY

# RELATORIO

APRESENTADO Á

Assembléa Geral Ordinaria dos Srs. Accionistas.

DA

COMPANHIA

União Sorocabana e Ituana

EM 2 DE MAIO DE 1898

PELA SUA DIRECTORIA

*João Pinto Ferreira Leite*

E

*Engenheiro Henrique C. da Silva Guerra*

---

—: Rio de Janeiro :—

TYPOGRAPHIA DO "JORNAL DO COMMERCIO" DE RODRIGUES & COMP.

1898

RELIATORIO

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

... ..

## Srs. Accionistas

Em cumprimento do art. 33 dos nossos Estatutos, apresenta-vos a directoria o Relatorio e contas do anno social findo em 31 de Dezembro de 1897.

### Capital

Em virtude da ultima reforma dos Estatutos o capital ficou constituido por :

175.000 acções de 200\$000 integradas.....	35.000:000\$000
175.000 » » 40\$000.....	7.000:000\$000

### Divida fundada

Em virtude das autorisações anteriores acham-se emitidos:

Debentures de 100\$000 moeda corrente.....	439.000
» » 200\$000 » » .....	1.907
» » Lbs. 50 da Secção Sorocabana....	3.530
» » » 100 » » Itúana.....	1.500

### Linhas em trafego

Acham-se em trafego 852 kilometros de linhas ferreas e 222 fluviaes, ao todo 1.074.

## Linhas em construcção

Brevemente será concluído o assentamento da super-structura metallica da linha de S. Manoel a Lençóes, na extensão de 41 kilometros, e prosegue-se nas obras de prolongamento para Bahurú.

## Conservação

Tem sido feita com a maior regularidade e a linha acha-se provida de trilhos d'aço, pontes metallicas e o leito convenientemente preparado e vallado.

O telegrapho está egualmente nas melhores condições de funcçãoamento.

## Material rodante

Apesar de bastante avultado, no correr do anno, foi reconhecida a necessidade de ser ainda augmentado pela affluencia do trafego, e neste proposito foi encommendado o indispensavel em cujo numero 4 locomotivas Baldwin que já estão sendo recebidas. O material está bem conservado e os carros de passageiros acham-se providos de freios de segurança de systema aperfeiçoado.

## Linhas garantidas federaes

Acham-se em trafego 147 kilometros e, comquanto a receita tenha ido sempre em augmento, todavia ainda não pôde dispensar o auxilio da garantia de juros concedido pelo Governo Federal, á razão de 6 % sobre 30:000\$000 por kilometro. Entretanto é de presumir que a importancia vá reduzindo-se de semestre a semestre, e assim em breve os

cofres publicos sejam alliviados deste encargo. Attendendo ás circumstancias do momento que constituem um gravame pesadissimo ás construcções em geral, tem sido retardado o andamento das obras dos prolongamentos do Tibagy e Itararé, por isso que, sendo o capital garantido 30:000\$000 por kilometro, tem este custado cerca de 70:000\$000, devido ao consideravel augmento da mão de obra e á carestia do material, filhas das condições precarias do cambio. Entretanto sendo estas causas transitorias, e estando ligadas a outras de identica natureza, a directoria nutre a esperanza de que desapareçam brevemente; e, assim, voltando o paiz ás suas condições normaes, possam ser mais activados os trabalhos, com maior proveito, tanto para a Companhia, como para o publico, em razão do menor dispendio e consequentemente da menor tarifa de transportes.

Desnecessario é dizer que o Governo tem sido da mais escrupulosa pontualidade no pagamento das quotas da garantia de juros.

### Prolongamento para Santos

Pelas razões expostas e ter em mãos outros trabalhos, não tem a directoria dado largo desenvolvimento á construcção da linha de Santos, comquanto já iniciada pela ligação das estações de Itú, na linha Itúana a Mayrink na Sorocabana. Entretanto tem em seu poder propostas para tal fim e entre ellas uma dos nossos antigos empreiteiros que trabalham desde os primeiros dias da Companhia, os quaes confiantes no escrupulo com que são cumpridos os contratos, pretendem o serviço, para leval-o a effeito com capitães estrangeiros, já congregados por capitalistas e ban-

queiros italianos. Nada, porém, foi ainda resolvido a respeito.

### Receita do trafego

1.º Semestre.....	3.457:834\$690	
2.º » .....	5.075:116\$300	8.532:950\$990

### Despeza

1.º Semestre.....	2.168:903\$890	
2.º » .....	2.502:764\$920	4.671:668\$810

Saldo do anno..... 3.861:282\$180

Como se vê do presente quadro a receita liquida do 1.º semestre foi 1.288:930\$800 e do 2.º 2.572:351\$380.

Deu-se portanto avultado augmento no 2.º sobre o 1.º, cuja causa procede do incremento consideravel que teve a exportação de café e importação d'outras mercadorias. É maior sem duvida teria sido, se a bitola da linha Ituana fosse igual á da Sorocabana e assim desse logar a que ligadas como se acham desde 4 de Julho pp. fossem percorridas em todas as direcções facilitando transporte prompto ao café e outros productos provindo da zona Ituana e vice-versa. Felizmente este inconveniente desapareceu, por isso que a bitola já está uniformisada e assim o serviço não soffrerá mais desses entraves duplamente prejudiciaes; já pela necessidade de material rodante adaptavel á bitolas diversas já pela demora das cargas nas estações, em damno dos interesses do commercio e das industrias locaes.

Quem houver acompanhado o que a Directoria tem dito

e exposto sobre o futuro da Companhia no que diz respeito á sua renda e isto desde o Relatorio de 1882, não pôde ter ficado surprehendido com o resultado do 2º semestre de 1897 verificando o saldo liquido do trafego na importancia de 2.572:351\$380, porquanto foi sempre sua presumpção que a consolidação dos capitaes representados nas linhas e outras dependencias da Companhia, dar-se-ia uma vez atingido — Botucatú — como centro de vastissima zona appropriada ás culturas do café e cereaes; capaz ainda de incalculavel desenvolvimento á proporção que o trabalho fôr estendendo-se. E o algarismo que vem de citar diz de modo positivo que não se enganou, porque garante pelo trafego (salvo cataclysmas, que destrua as fontes da producção já em actividade) a renda annual liquida de 5.000:000\$000; computo este que se firma nos antecedentes do movimento geral das linhas como vereis da seguinte demonstracção:

Annos	Passageiros	Café toneladas	Diversas mercadorias toneladas	Importancia
1893...	424.502	15.816	113.902	3.851:268\$530
1894...	391.261	27.974	112.145	5.013:069\$400
1895...	493.228	24.700	150.010	5.915:806\$000
1896...	620.246	20.804	207.407	6.717:736\$980
1897...	609.450	45.102	218.483	8.532:950\$900

Verifica-se pois que no ultimo quinquenio deu-se o seguinte augmento;

1893 a 97 :	Passageiros	Café, toneladas	Diversas mer- cadorias	Importancia
	44 %	200 %	92 %	121 %

o que prova vitalidade nos elementos economicos em que a Directoria sempre se baseou para prognosticar um futuro de prosperidade á Companhia.

Considerando-se a despesa no mesmo periodo comparado com a receita :

			Relação
1893...	2.786:764\$320	3.851:268\$530	72 %
1894...	2.825:191\$760	5.013:069\$400	56 %
1895...	3.309:191\$370	5.915:806\$000	56 %
1896...	3.984:167\$931	6.717:736\$980	59 %
1897...	4.681:668\$813	8.532:950\$900	54 %

evidencia-se que de anno para anno a relação entre uma e outra foi decrescendo, excepção feita de 1896 devido á causas especiaes, que fizeram demorar o movimento das cargas, augmentando os encargos, além d'outros de natureza transitoria.

Assim pois, comparando-se os extremos do quinquenio 1893-97, nota-se que a receita subiu 121 % e a despesa desceu 18 %. Não pôde portanto produzir-se prova mais palpitante e positiva de que a Companhia tem prosperado. Entretanto cumpre á Directoria detalhar os dados em que se funda para garantir, tanto quanto é possível, que a renda liquida do corrente anno deve attingir a 5.000:000\$000. Para isso considerar-se-á separadamente os semestres do anno findo.

O 1º, de Janeiro a Junho.

Receita.....	3.457:834\$690	
Despesa.....	2.168:903\$890	1.288:930\$800

O 2º, de Julho a Dezembro

Receita.....	5.075:116\$300	
Despesa.....	2.502:764\$920	2.572:351\$380

D'onde a relação da despesa para a receita no 1º semestre foi de 63% e no 2º de 50%, dando-se portanto a redução de 13%..

E considerando-se as receitas entre si, verifica-se o augmento de 50% no 2º sobre o 1º. Em consequencia, o saldo liquido desse 2º semestre foi de 2.572:351\$380. Ora para tal resultado contribuíram, não só o duplo do café transportado em 1896, como outras mercadorias e passageiros, devido em grande parte ás ligações das Estações:

Capão Bonito á S. Manoel e Mayrink á Itú, que a seu turno attrahiram grande massa de productos que se desviavam e crearam outras relações não existentes então. Como se vê estas causas não são transitorias; mas permanentes; e por esta razão continuarão a agir benêficamente, reunindo-se á outras que já actuavam no sentido de elevar a renda do trafego, como realmênte elevaram, e ficou incontestavelmente demonstrado.

Eis, pois Srs. Accionistas, os dados em que se funda a directoria para affirmar que o saldo liquido do trafego no corrente anno deverá attingir a cinco mil contos de réis.

A directoria bem sabe que estes dados não são desconhecidos aos que se interessam pela sorte desta Empresa, e por isso não é para estes que ella os traça aqui. Mas tendo em vista certa ordem de considerações, que podem affectar á outras conveniencias, ella entendeu que em defeza dos vossos capitaes aqui representados devia descer á estas minudencias, para que possaes julgar do valôr dos titulos e assim fugirdes á trama do descredito urdida pela especulação com o fim de locupletar-se á custa d'aquelles de vós, que, mais facilmente impressionaveis, preoccuparem-se com os boatos alarmantes adrede espalhados, *com a responsabilidade do cónsta*, para produzir o calculado effeito.

E tem sido com este intuito que a Directoria ha fornecido á quem lhe solicita informações sobre a marcha da renda, as quaes frequentemente são publicadas em S. Paulo, e aqui. Desta fórma ella liberta-se da responsabilidade

moral que por ventura lhe pudesse caber, no facto da baixa cotação dos titulos, quando, aliás a alta progressiva da renda deveria determinar o contrario pela segurança que dahi resultava de, em futuro não remoto, a Companhia estar habilitada a entrar em situação normal, distribuindo dividendos embora modicos em começo e attendendo ao que mais fosse preciso para manter a necessaria independencia.

Infelizmente estas informações e todo o empenho empregado pela Directoria no sentido de mostrar que, logicamente, ao crescimento da renda deveria seguir-se alta correspondente na cotação dos titulos, uma vez que por aquelle facto iam-se valorisando, não produziu o almejado effeito; ao contrario deu-se a anomalia de baixarem ainda; embora só para contentar os interessados no descredito, visto como poucas e insignificantes eram as vendas ao infimo preço a que chegaram as acções.

Fornecendo-vos, pois, no presente relatorio os elementos necessarios para poderdes formar juizo seguro sobre o valôr que realmente tem os titulos da Companhia, a Directoria espera que assim ficará vencida a campanha do descredito calculadamente feita com o pensamento de elevados e seguros lucros por parte dos seus promotores.

### Incidente Judicial

× A baixa do cambio que de ha tempos á esta época tem gravado de modo calamitoso as relações internacionaes da moeda, causando incalculaveis prejuizos, não podia deixar de affectar as obrigações da Companhia em especie metallica. Como sabeis, dous são os emprestimos por debentures de Capital e juros—ouro—um proveniente do contracto celebrado com o antigo e já extinto Banco

Allemao, pela primitiva administração da Companhia, e contra o qual já se manifestou em 1882 a directoria succesor a daquella, e outro que constituia passivo da Companhia Itúana.

O London Brazilian Bank constituindo-se representante dos portadores, dos debentures provenientes do contracto com o alludido Banco Allemao, recebeu sempre, sem a menor impugnação da directeria sobre a natureza juridica do seu mandato a inimportancia dos juros até o ultimo semestre de 1897 e da amortização até 1893.

Assim ficou em suspenso simplesmente a quota de amortização a partir de 1894 e comprehende-se, que não o poderia ser, sem accôrdo com o proprio London Bank, actuando para isso as precarias condições do cambio. E que deu-se este accôrdo, verbal, é certo, prova o facto da Companhia haver continuado a pagar os juros sem a menor reclamação do Banco pelo capital dos debentures sorteados.

O que pois a directoria, procurou apenas, foi fugir á enorme differença de cambio que já se verificava em Março de 1894 porquanto a Companhia arrecadava o trafego de certos artigos á taxa de 12 d. e no emtanto nessa data ella estava a 9 3/8 e assim foi em Março de 1895, 1896, passando em Março de 1897 a 7 13/16.

O Banco portanto, concordou, tacitamente, comprehende se, no adiamento; e quando a directoria estava certa de que em breve pelo crescimento constante da renda a Companhia poderia collocar-se em pé de solver *pari passu* seus compromissos, entrando em convenção com os interessados para regular o modo pratico, eis que é surprehendida por uma acção executiva hypothecaria (!) para realizar em 24 horas o pagamento dos alludidos debentures.

Maravilha que tal se desse, mormente quando as proprias Emprezas estrangeiras estabelecidas ou ramificadas no Paiz, tem levado suas ponderações ao poder publico no sentido de revêr seus contractos para assegurar ao capital a devida remuneração, e isto exclusivamente, motivado pela désastrosa baixa do cambio; e no emtanto é nesta mesma occasião e sob a mesma razão asphixiante da vida financeira do Paiz, que um Banco estrangeiro procura crear embaraços a uma Empreza Nacional exigindo-lhe o pagamento de somma avultada no prazo de 24 horas, quando alias elle proprio é cúmplice na falta, porque annuiu pelo silencio á suspensão d'amortisação naturalmente por saber que a directoria não procedia assim como pensamento de fugir ao dever; mas puramente na esperanza de obter um cambio mais approximado ao de 12 d. que é o limite da sua tarifa actual.

E é de simples bom senso que se a directoria pudesse suspeitar se quer da possibilidade da exigencia violenta que fez o London Bank, consultando apenas seus interesses como arbitro, dos destinos do cambio submisso á sua direcção toda com objectivo á propria e especial conveniencia, com certezateria continuado a fazer a amortisação como sempre, embora para tal augmentasse os encargos, verdadeiros sacrificios, em consequencia da ruinosa taxa cambial.

Mas não tendo suspeitado e antes confiado na respeitabilidade dessa instituição de credito e mais ainda no seu silencio, o que importava annuencia tacita ao acto de suspensão do resgate, a directoria aguardava melhores dias para satisfazer essa obrigação; de cujo adiamento aliás não resultava prejuizo aos debenturistas, porque continuaria o pagamento dos respectivos juros, como effectivamente se deu, até á data da exigencia. X

Entretanto tendo sido affecta pelo London Banck aos Tribunaes sua reclamação de pagamento, na qualidade de representante dos debenturistas, a directoria entregou o patrocínio da causa ao Sr. Desembargador Lima Santos, não para se oppôr á divida; mas para elucidal-a e apurar a natureza juridica do mandato com que se apresenta o London Banck e a do contracto com o mencionado Banco Allemão no que diz respeito á direitos e obrigações.

### Juizo arbitral

Tendo a Repartição Fiscal das Estradas de Ferro de S. Paulo reclamado serviços da Companhia que a directoria entendeu excederem ás suas obrigações, e não querendo o Governo reconsiderar seus actos, recorreu ella, directoria, ao Juizo arbitral que já resolveu a nosso favôr a pretensão referente á estação do Pantoja que um industrial alli construiu e esforçava-se para que ficasse á cargo da Companhia augmentando, inutilmente, a sua despeza.

Pendem ainda de solução outras questões de identica natureza.

### Applicação do saldo liquido do trafego

Para não remontar á uma epocha distante na qual a renda era relativamente diminuta attendendo a que ainda se trabalhava na conquista dos pontos objectivos de futuro lisonjeiro, a directoria passa a considerar o periodo de 1894 a 1897, pois foi nelle que se completaram as construcções julgadas necessarias a imprescindiveis á obtenção d'aquelle fim .

## Assim :

	Receita	Despesa	Saldo
1894....	5.026:691\$250	2.847:039\$810	2.179:654\$440
1895....	5.915:806\$000	3.309:191\$370	2.606:614\$630
1896....	6.717:786\$980	3.984:167\$931	2.733:619\$049
1897....	8.532:950\$990	4.671:668\$813	3.861:282\$177
			<u>11.381:170\$296</u>

## Aplicação :

Acquisição de bens de raiz.	295:380\$000	
Diversas contas.....	975:158\$270	
Construção de novas li- nhas.....	6.653:888\$205	
Reconstrução de linhas..	1.246:925\$405	
Juros de debentures.....	5.061:543\$660	
Resgate.....	360:900\$000	
Amortisação de dívida.....	288:000\$000	
Material.....	3.291:600\$000	18.173:395\$540
Para mais na despesa.....		<u>6.792:225\$244</u>

Deu-se portanto um excesso na despesa sobre a receita em algarismo bastante avultado ; o qual, entretanto, não podia ser evitado porque o serviço a realizar era na sua quasi totalidade constituido de verbas indispensaveis e inadiaveis, como verificareis dos seguintes detalhes :

## Construção de novas linhas :

Lençoes .....	1.198:242\$871	
Itú a Mayrink .....	4.159:042\$883	
Itararé .....	167:866\$373	
Tibagy .....	1.084:088\$188	
Santos .....	44:647\$890	6.653:888\$205

Reconstrução de linhas ...	1.246:925\$405
Juros e debentures:	
Ouro.....	1.548:228\$660
Moeda corrente.....	3.513:315\$000
Resgate.....	360:900\$000
Amortisação .....	288:000\$000
	<hr/>
Material:	
5.000 toneladas de trilhos..	750:000\$000
Locomotivas: 8 grandes e	
1 pequena.....	705:000\$000
Diversas peças de locomotivas.....	75:000\$000
32 Carros de passageiros...	498:000\$000
8 Carros de bagagem.....	104:000\$000
291 Carros de cargas.....	1.158:600\$000
1 Velocipede.....	1:000\$000
	<hr/>
	3.291:600\$000
	<hr/>
	16.902:857\$270
	<hr/>

Dahi só em 4 verbas foram despendidos 16.902:857\$270 forçado pelas conveniencias, sob pena de ficarem comprometidos não só os interesses dependentes do andamento e conclusão das obras consideradas e tidas como indispensaveis, mas tambem os direitos e privilegios das concessões Federaes e Estaduaes.

Para preencher o excesso a directoria lançou mão do credito, visto não poder deixar de solver os compromissos correspondentes.

A Companhia não dispunha de capitaes e sua renda modica mal dava para os encargos da divida.

Assim ou teria de parar ou avançar. Parar seria ruina

completa—porquanto até onde trafegavam as linhas poucos elementos de renda haviam e os encargos já existentes representavam somma avultada; avançar seria certeza de prosperidade—porque as linhas dirigiam-se a pontos escrupulosamente estudados e já bastante desenvolvidos quer pela lavoura, como pelo commercio.

Não havia, pois, hesitar. A segunda ponta do dilemma era a que se impunha pela segurança dos seus resultados e a directoria resolveu-se por ella, certa de que zelava os vossos interesses. E que não se enganou dil-o o movimento do anno findo que, comparado ao de 1894, mostra o augmento de 77 % no saldo liquido do trafego.

Já ficou demonstrado que pelo resultado do 2.º semestre de 1897, a receita attingirá no corrente anno a 5.000:000\$000—isto é, será a maior das que se têm dado desde a existencia da Companhia; e, como representa augmento gradual do trafego de anno a anno, é provavel que continue a elevar-se. Em todo o caso este algarismo já excede ao serviço dos debentures, permittindo a solução gradual d'outros compromissos e distribuição de dividendos *reacs.* A directoria emprega a palavra—*reaes*—unicamente com o fim de differenciar estes dividendos, dos juros do capital que outr'ora eram pagos, como mandavam os Estatutos, por conta da construcção das linhas; o que motivou consideravel augmento do passivo quer por emissão de debentures, quer por operações de credito e finalmente por distribuição de acções representativas da somma liquida dos referidos juros creditados aos Srs. Accionistas.

Comprehenda-se bem; a directoria salienta este facto tão sómente para mostrar que os encargos da Companhia não têm representação propriamente dita nas linhas e dependencias da estrada; nada mais; e dá-se por muito feliz em poder assegurar que, apesar do grande accumululo

que soffreu o passivo, a receita já produz para gradualmente solvel-o—de accôrdo com a natureza dos commissos.

Bem sabeis o que se passou logô ao nascer da Companhia, pois vos foi referido pela directoria em seu Relatório de 1882 e parecer da commissão especial de contas, quer em relação ao capital e debentures, como á linha que estava em trafego, seu material e renda, para que se vos tome hoje o tempo com sua reprodução. Basta avivar que a linha tinha apenas a extensão de 132 kilometros, que haviam custado 7.262:916\$456 ou 55:022\$089 por kilometro, achando-se o cambio ao par ou proximo delle durante todo o tempo da construcção; a renda era unicamente a da garantia de juros ou 385:000\$000 de 7 % s 5.500:000\$000 capital garantido e sem a menor esperanza de augmento se estacionasse no ponto em que se achava—Ypanema;— os trilhos de ferro, as pontes de madeira, finalmente o material rodante diminuto e assim mesmo de segunda ordem e já bastante deteriorado!

Eis o que era a Companhia Sorocabana em 1880.

Entretanto ella se apresenta hoje em condições bem diversas, formando verdadeiro contraste com o seu passado.

Assim :

A extensão— <i>Sorocabana</i> —que era de.....	132 kilometros
é actualmente—no trafego e em construcção—de.....	737 »
dando a differença para mais.....	605 »
A renda que era constituída só pela garantia de juros de S. Paulo .....	385:000\$000
foi em 1887, com certeza de augmento....	3.861:282\$177
Para mais.....	<u>3.476:282\$177</u>

A linha primitiva foi completamente renovada com trilhos d' aço e pontes de ferro e o material além de haver sido consideravelmente augmentado, é de 1ª ordem e conserva-se em bom estado.

Parece, pois, que não seria possível fazer-se mais no limitado espaço de tempo, que decorreu de 1883 a 1897 periodo da maior actividade na construcção, mormente quando é certo que naquella epocha ainda a Companhia não dispunha de recursos, nem de credito para obtel-os.

Dahi é facil de comprehender-se a longa serie de difficuldades que houve a vencer, senão verdadeiros sacrificios, que bastariam para causar profundo desanimo, se as administrações não estivessem possuidas da mais robusta fé no futuro de prosperidades reservadas á Companhia, desde que as linhas attingissem ao termo indicado pelos elementos de grande valor economico já existentes e que, evidentemente, assás se desenvolveriam impulsionados pela certeza de transporte rapido e barato.

E bem comprehendeis, Srs. Accionistas, que não foi por jactancia que a directoria esboçou ainda a traços largos, o quadro comparativo do passado e presente da Companhia, pois em absoluto tal não lhe seria preciso; uma vez que só a dominou o cumprimento do dever; mas sim para vossa sciencia e governo e tambem tornar bem patente aos sectarios da diffamação *ad rem propriam* que os seus conceitos e boatos terroristas, nem attingem á Empresa, nem afastam sua administração do posto em que foi collocada pelo voto dos Srs. Accionistas; voto que tem procurado corresponder pondo toda a sua dedicacão e actividade ao serviço do plano concebido que acaba de ser coroado de exito feliz, assegurando mais auspicioso resultado ainda.

E é esta a maior satisfacção da directoria, nada se lhe

dando, absolutamente, que continuem em acção os meios empregados para favorecer a especulação; nem que domine a inveja pretenciosa, que procura empanar o merito, embora fraco do trabalho alheio, com a premeditação de empolgar o posto agora limpo dos espinhos acerados dos primitivos tempos, em que tudo eram difficuldades e sacrificios.

De par com a construcção, a directoria julgou conveniente aconselhar-vos a aquisição das linhas Ytúanas, para assim ficar uma só Empreza exploradora dos ricos valles—Tieté e Paranapanema—e acabar de vez a desharmonia, senão lucta, em que viviam as duas Companhias—Sorocabana e Ytúana—e levavam-n'as a despezas consideraveis; e, o que é mais, a constante pretensão desta de invadir a zona daquella.

Felizmente em virtude da vossa annuencia as duas empresas já estão ligadas, e só ha motivos para satisfacção porquanto o valle esquerdo do Tieté que havia sido subtraído á Sorocabana para favorecer a Ytuana, de dia a dia, vai demonstrando as riquezas que encerra e o seu appropriationamento ás culturas em geral.

Collocada, pois, a Companhia na brilhante situação em que se acha, contando com uma receita liquida do trafego superior a cinco mil contos de réis; tendo já o percurso de 852 kilometros e em construcção 124, além de 222 de navegação; dispondo de material avultado, de 1ª ordem e em excellent estado de conservação; achando-se o leito das linhas cuidadosamente tratado, com trilhos d'aço, pontes de ferro, e telegrapho, operando em dous Valles de reconhecida uberidade, como sejam—Tieté e Paranapanema—e finalmente devendo ser as suas linhas em futuro não mui remoto o entroncamento no—Itararé e Tibagy—das estral-as de ferro que procederem do Rio Grande do Sul,

Santa Catharina, Paraná e Matto Grosso, o que, incontestavelmente, elevará o seu valor; está indubitavelmente apta para realizar qualquer operação, aleatoria ou de credito, que melhor julgardes convir aos vossos interesses.

Sobre este ponto é necessario informar-vos que a directoria tem sido procurada por alguns illustres cavalheiros possuidos do intento de fazer propostas naquelles sentidos.

A todos tem attendido e fornecido os esclarecimentos que pedem; mas de nenhum recebeu ainda offerta mostrando seriamente o inicio de relações entabuladas com o intuito de levar a operação a seu fim. E' o que se tem passado a respeito; e a directoria appella para esses cavalheiros, no interesse de desfazer os boatos que propositalmente se tem feito correr de que ella em vez de auxiliar, embarça ou difficulta a transacção.

Hoje como hontem nada oppõe a qualquer operação; sómente reserva-se a função de critico da proposta, para não dar o trabalho de reunir-vos em assembléa, desde que se convença que não consulta vossos interesses.

### Superintendencia

Continua a merecer louvores o Sr. Georg Oettérer superintendente da Companhia pela dedicação e zelo com que cuida dos interesses confiados á sua administração.

Egual manifestação cabe ao Sr. F. G. Speer chefe do Trafego e ao Sr. Delmiro d'Almeida, Inspector geral das linhas Ituanas, successor do Sr. Henrique Mullenmeister que por enfermo pediu exoneração e ao qual a directoria rende tambem louvores pelos bons serviços que prestou; finalmente consigna igualmente seu reconhecimento ao Sr. Camillo Lage, chefe da contabilidade e a todo o pes-

soal dos escriptorios, estações e de trabalho em geral, pelo bom desempenho dos seus deveres.

### Advogado

Os trabalhos juridicos e contenciosos no Estado de S. Paulo continuam affectos ao illustrado advogado Dr. Lins de Vasconcellos e a directoria só tem louvores a tecer-lhe pelos dedicados e valiosos serviços prestados á companhia.

### Pessoal technico

Devido ás circumstancias anormaes em que se encontra o Paiz, a directoria resolveu reduzir o pessoal technico, que dirigia os trabalhos da construcção, ficando, porem, á testa do serviço o Sr. Dr. Carlos Schmidt, que como Engenheiro chefe tem merecido o maior conceito quer pela sua capacidade profissional como pela dedicação no desempenho do seu cargo.

### Conselho fiscal

Terminando o mandato do Conselho Fiscal e suplentes, tendes de proceder a eleição de seus membros aproveitando a directoria o ensejo para agradecer aos que se retiram o concurso valioso que lhe prestaram na gestões dos negocios sociaes.

### Conclusão

Tendo cumprido o dever de expor-vos com a maior lealdade e franqueza o andamento e estado dos negocios da

Companhia, pode entretanto acontecer que alguma omissão houvesse e por isso a directoria fica ao vosso dispor para verbalmente dar as demais informações que, por ventura, julgardes ainda necessarias.

Rio, 2 de Maio 1898.

JOÃO PINTO FERREIRA LEITE.

HENRIQUE C. DA SILVA GUERRA.

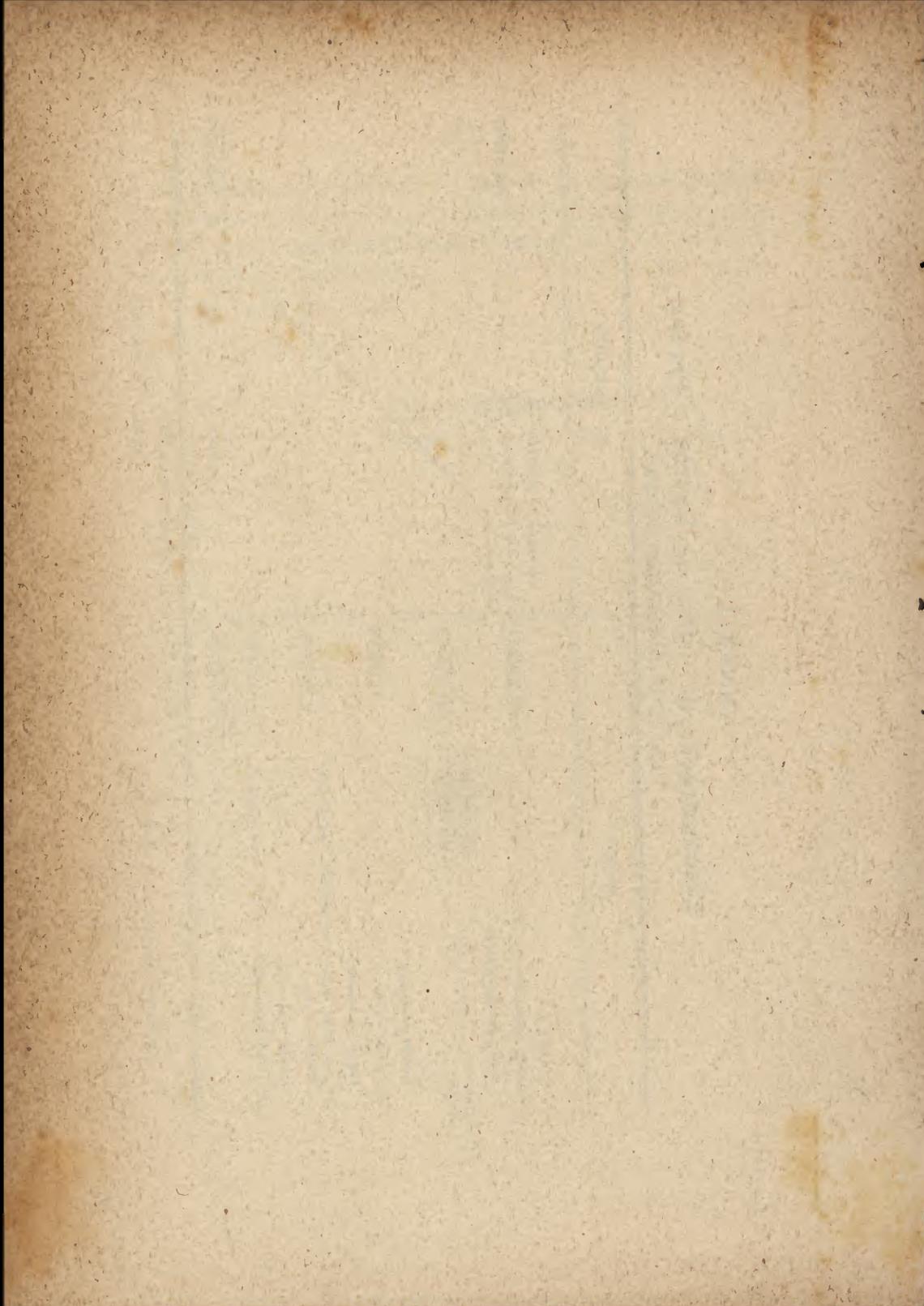
---

ANNEXO N. 7  
**Demonstração da conta de Lucros e Perdas**  
 EM 31 DE DEZEMBRO DE 1897

DEBITO		CREDITO
<b>CUSTEIO :</b>		
Janeiro a Dezembro de 1897.....	4.671:668\$813	
<b>JUROS DE DEBENTURES :</b>		
Ouro..... 607:505\$830		
Papel..... 2.464:460\$000	2.971:965\$830	
<b>DESEZAS GERAES :</b>		
Saldo desta conta.....	9:478\$920	
<b>FUNDO DE RESERVA :</b>		
10 % do lucro liquido de accôrto com os Estatutos.....	87:983\$740	
<b>LUCROS SUSPENSOS :</b>		
Saldo transferido para o credito desta conta ..	791:353\$087	
<b>Somma.....</b>	<b>8.532:950\$990</b>	
		<b>RECEITA DO TRAFEGO :</b>
		Janeiro a Dezembro de 1897.....
		<b>8.532:950\$990</b>

S. E. ou O. João Pinto FERREIRA LEITE, Presidente.

Camilo MARTINS LAGE, Guarda-livros

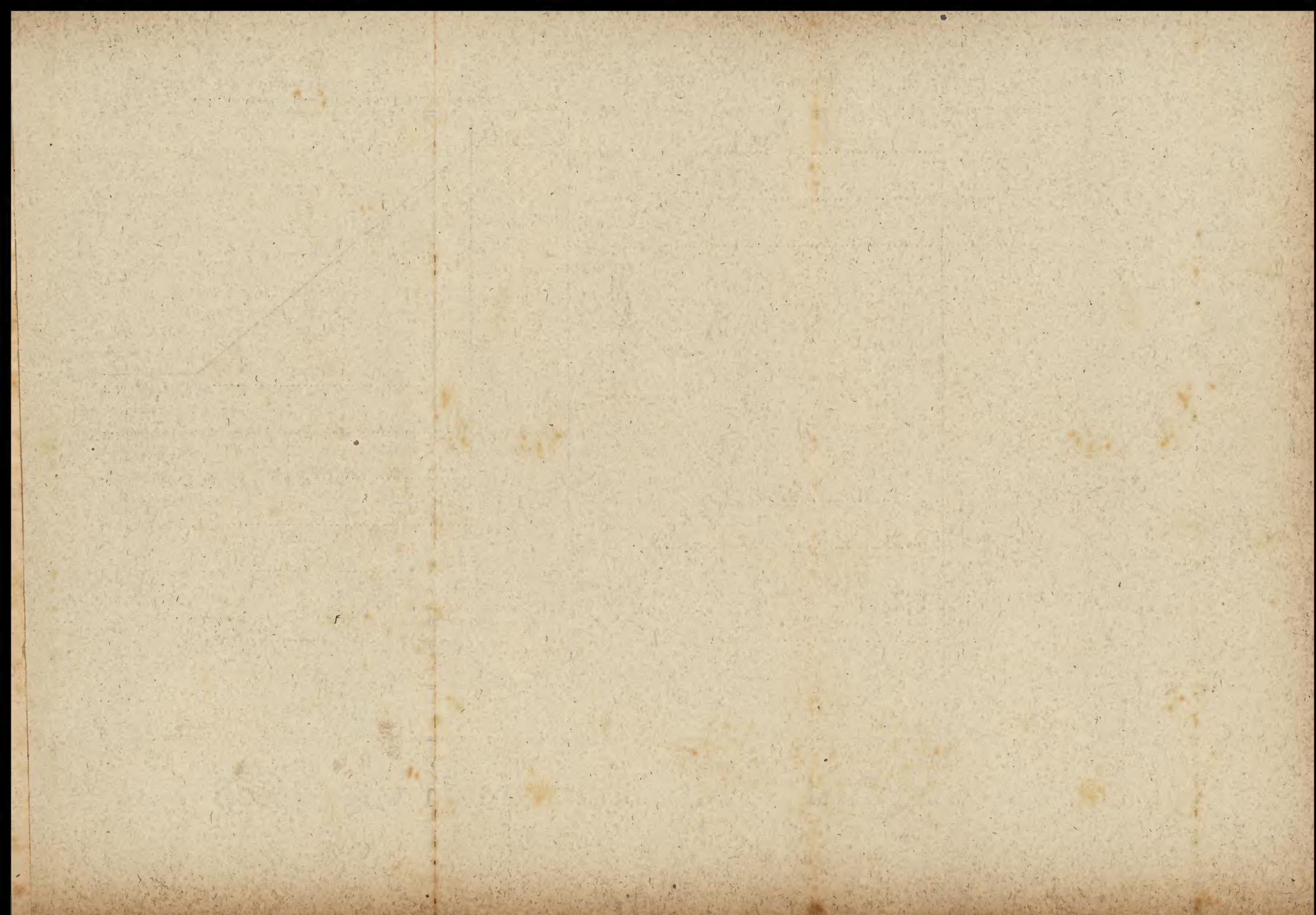


ANNEXO N. 6  
**COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA**  
 BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1897

ACTIVO		PASSIVO	
<b>ACCIONISTAS :</b>		<b>CAPITAL :</b>	
Pelas entradas a realizar.....	4.800:000\$000	Pelo valor nominal de 350.000 acções .....	70.000:000\$000
Idem de conformidade com o § unico do art. 4º dos Estatutos.....	28.000:000\$000	<b>FUNDO DE RESERVA :</b>	
	32.800:000\$000	Pelo saldo desta conta.....	1.385:541\$180
<b>DEPOSITO DA DIRECTORIA :</b>		<b>LUCROS SUSPENSOS :</b>	
Pela caução dos Directores.....	20:000\$000	Idem.....	791:853\$687
<b>CONSTRUCÇÃO :</b>		<b>CAUCÃO DA DIRECTORIA :</b>	
Pelo saldo desta conta.....	99.459:611\$006	Pelo deposito dos Directores.....	20:000\$000
<b>AMORTISAÇÃO DE DEBENTURES :</b>		<b>DEBENTURES :</b>	
Pelo resgate de 987 titulos da 1ª Série-papel.....	98:700\$000	Pelo saldo d'esta conta, sendo :	
<b>GARANTIA DE JUROS :</b>		<b>Ouro :</b>	
Pela importancia recebida do Estado de S. Paulo.....	6.035:105\$611	3.530 debentures de £ 50    £ 176.500-0-0	
<b>CAIXA :</b>		1.500                    »    »    £ 100    £ 150.000-0-0	
Pelo saldo existente.....	30:693\$325	£ 326.500-0-0 e 27 d.    2.902:222\$220	
		<b>PAPEL :</b>	
		139.000 da 1ª Serie 100\$000    Rs. 13.900:000\$000	
		300.000 da 2ª Serie 100\$000    »    30.000:000\$000	
		1.907 de 200\$000.....        »        381:400\$000    44 281:400\$000	47.183:622\$220
		<b>GARANTIA DE JUROS FEDERAL :</b>	
		Pelo saldo d'esta conta.....	1.464:971\$784
		<b>ESTADO DE S. PAULO :</b>	
		Pelo saldo da garantia de juros.....	5.450:464\$285
		<b>DIVERSOS :</b>	
		Pelo saldo de varias contas.....	12:147:656\$786
	138.444:109\$942		138.444:109\$942

S. E. ou O.—Rio de Janeiro, 31 de Dezembro de 1897.  
 João Pinto Ferreira Leite, Presidente.

Camilo Martins Lage, Guarda-livros.



ANNEXO N. 1

PARECER DO CONSELHO FISCAL

---

*Srs. Accionistas*

A Comissão Fiscal no desempenho do seu mandato apresenta-vos seu parecer sobre as contas da Companhia União Sorocabana e Ituana relativas ao anno economico findo a 31 de Dezembro ultimo.

Do exame a que procedeu na escripturação verificou estar em dia e feita com regularidade, ordem e asseio, concordando com o respectivo balanço.

Presente á Comissão o Relatorio da Directoria entendeu ella que cumpria-lhe examinar, principalmente, a parte que se relaciona com a recêita e despeza do trafego, não só no intuito de reconhecer a sua exactidão, como a base em que se fundam as lisongeiros previsões da Directoria a renda liquida de 5.000:000\$ produzida pelo trafego no corrente anno.

E corre-lhe o dever de declarar-vos que deste exame resultou-lhe, tanto quanto possivel, a convicção de que effectivamente taes previsões serão coroadas de feliz exito,

salvo o caso, como bem pondera a Directoria, d'um cataclysmo, que destrua as riquissimas fontes de producção ora em actividade.

Para bem orientar-vos a respeito, a Commissão desceu ao exame do movimento dos tres mezes do corrente anno comparando o com as correspondentes de 1897, e achou que a receita destes foi de 1.955:000\$000, e daquelles de 2.600:000\$000, dando-se por conseguinte a differença para mais de 745:000\$000, cumprindo tambem notar que só o artigo café durante todo o primeiro semestre de 1897 contribuiu com 14.634 toneladas, e nos tres mezes de 1898 com 16.180 toneladas, o que mostra o augmento de 1.446. Ora este augmento é bastante significativo e deixa bem claro que verificando-se logo ao começar do primeiro semestre, assim continuará, principalmente quando attingir ao segundo semestre, porque, como bem sabeis, quer em cargas, como em passageiros, o seu movimento é sempre superior ao daquelle.

Assim, pois, a Commissão Fiscal não hesita em adoptar como suas as previsões da Directoria, não só no que diz respeito á receita, como a despeza, que segundo demonstra o Relatorio e por ella foi verificado, tem ido sempre em escala descendente.

E nem ha motivos para receiar sua elevação, porquanto as obras de maior vulto estão concluidas, e as linhas além de bem conservadas dispõem do material necessario ao serviço e quando seja preciso augmental-o, sel-o-á pouco a pouco e de accôrdo com as conveniencias.

Tambem mereceu-lhe especial attenção o quadro demonstrativo da applicação da receita do qual se vê que não houve uma só verba que podesse ser adiada, em razão da natureza de cada uma.

Entretanto apezar de ser no periodo descripto a re-

ceita bastante elevada, mesmo assim foi inferior a taes despezas, consideradas imprescindiveis e inadiaveis, preenchendo a Directoria por operações de credito a differença d'ahi resultante.

A Directoria já vos deu em seu Relatorio amplas informações, sobre a acção que traz em juizo proposta pelo London and Brazilian Bank, sobre o facto, de não haverem sido pagos os debentures sorteados de 1894 para cá, pelo que a Comissão Fiscal nada tem a accrescentar, nem a ponderar, lamentando apenas que o Banco deixasse passar tanto tempo para vir fazer a reclamação no momento em que pela desastrosa baixa do cambio, a divida subiu em réis a mais do tripulo.

Entretanto a Directoria aguarda a palavra dos tribunaes não só no tocante á questão em si, como a natureza do mandato a que se avoca o London and Brazilian Bank.

De accôrdo com o que resolvestes em assembléa extraordinaria, foi alterado o capital da companhia que de 350.000 acções representando quotas diversas de capital realisado, passou a 175.000 de 200\$0000 integradas e 175.000 de 40\$000 para serem integradas nos termos da vossa resolução. Foi esta uma medida conveniente porque pela uniformisação dos titulos aplainou difficuldades que se apresntavam nas transacções da bolsa.

Antes de finalizar permittam senhores Accionistas volvermos ao anno de 1882, no qual o benemerito conselheiro Francisco de Paulo Mayrink assumiu a presidencia da Companhia recebendo-a em miseravel estado, sendo os trilhos então de ferro, pontes de madeira, material rodante insufficiente e ordinario, e, attingindo a ponta de seus trilhos apenas á Ipanema, percorrendo pois, terrenos pobres e esgotados. Graças aos seus esforços conseguiu levar

a locomotiva a uberrima serra de Botucatú onde a companhia iniciou a sua era de prosperidade.

Seu successor, o actual presidente, Sr. João Pinto Ferreira Leite recebeu a Companhia ainda envolvida em difficuldades e, se não fôra a sua tempera de aço e inquebrantavel actividade, certamente, não as teria vencido, e, para supperal-as não poupou sacrificios de especie alguma, pondo á disposição da Companhia a sua fortuna particular e assumindo em proveito da mesma elevada cifra de responsabilidades em diversos institutos de credito.

Nada mais se offerece á Commissão Fiscal manifestar vos e confiante no resultado a que já attingiu o trafego e no augmento constante que se tem verificado sob prova incontestavel, ella tem firme convicção de que está breve a epocha da Companhia entrar na vida normal e então vereis remunerado o vosso capital e abertas as portas do credito e das facilidades aos respectivos titulos, espancando assim as trevas em que se achavam envolvidos, tão favoraveis aliás, aos aventureiros e especuladores, que protegidos por ellas urdiam a sua trama de desprestigio senão de diffamação.

E concluindo a Commissão Fiscal propõe-vos:

1º que aproveis as contas do anno findo.

2º que reconhecendo os relevantes serviços prestados pela sua administração, salienteis por um voto de louvor e gratidão os prestados pelo seu digno e actual Presidente Sr. João Pinto Ferreira Leite.

Rio de Janeiro, 18 de Abril de 1898.

CARLOS SCHMIDT.

JOSE' NARCISO DA FONSECA E SILVA.

JOÃO ALFREDO ATHAYDE.

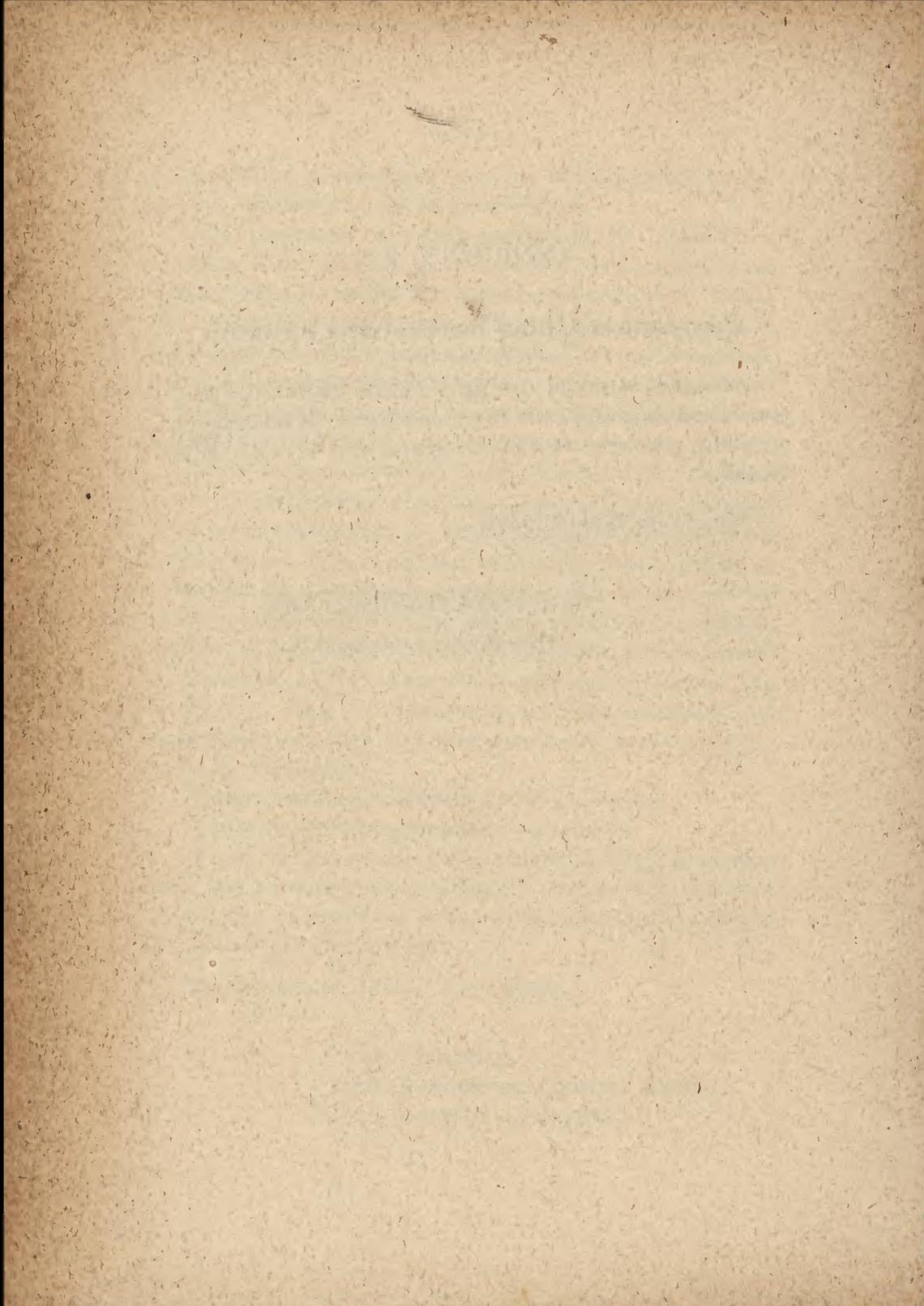
ANNEXO N. 2

**Companhia União Sorocabana e Ituana**

No escriptorio da Companhia ficam desde o dia 25 do corrente, á disposição dos Srs. accionistas, os documentos exigidos pelo art. 147 do decreto n. 434, de 4 de Julho de 1891.

Rio, 22 de Março de 1898.

JOÃO PINTO FERREIRA LEITE,  
Presidente da Companhia.



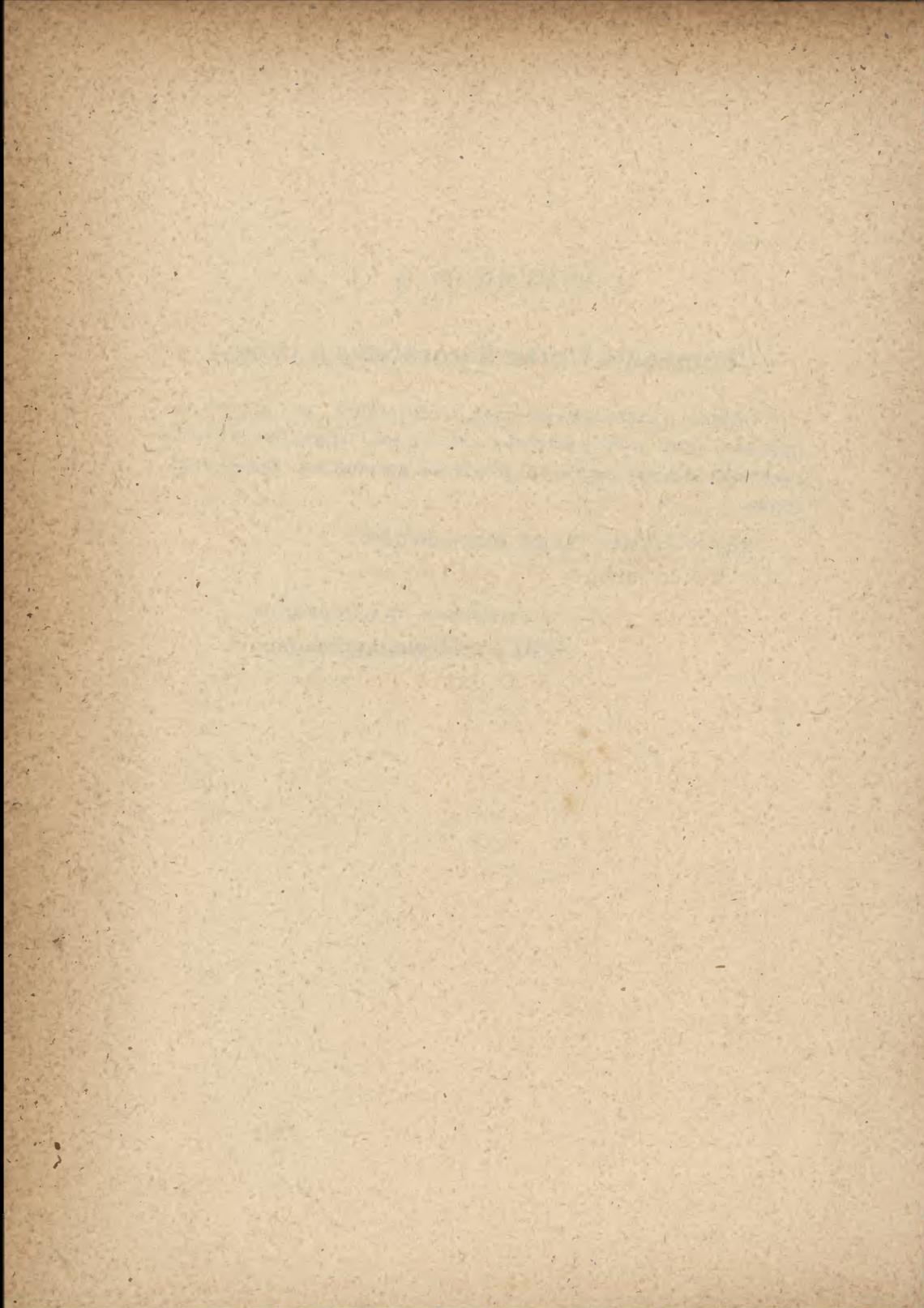
ANNEXO N. 3

**Companhia União Sorocabana e Ituana**

Chamo a attenção dos Srs. accionistas por acções ao portador para a 3ª parte do art. 33 dos estatutos, afim de poderem tomar parte na proxima assembléa geral ordinaria.

Rio de Janeiro, 28 de Março de 1898.

O presidente da Campanhia,  
**JOÃO PINTO FERREIRA LEITE.**



ANNEXO N. 4

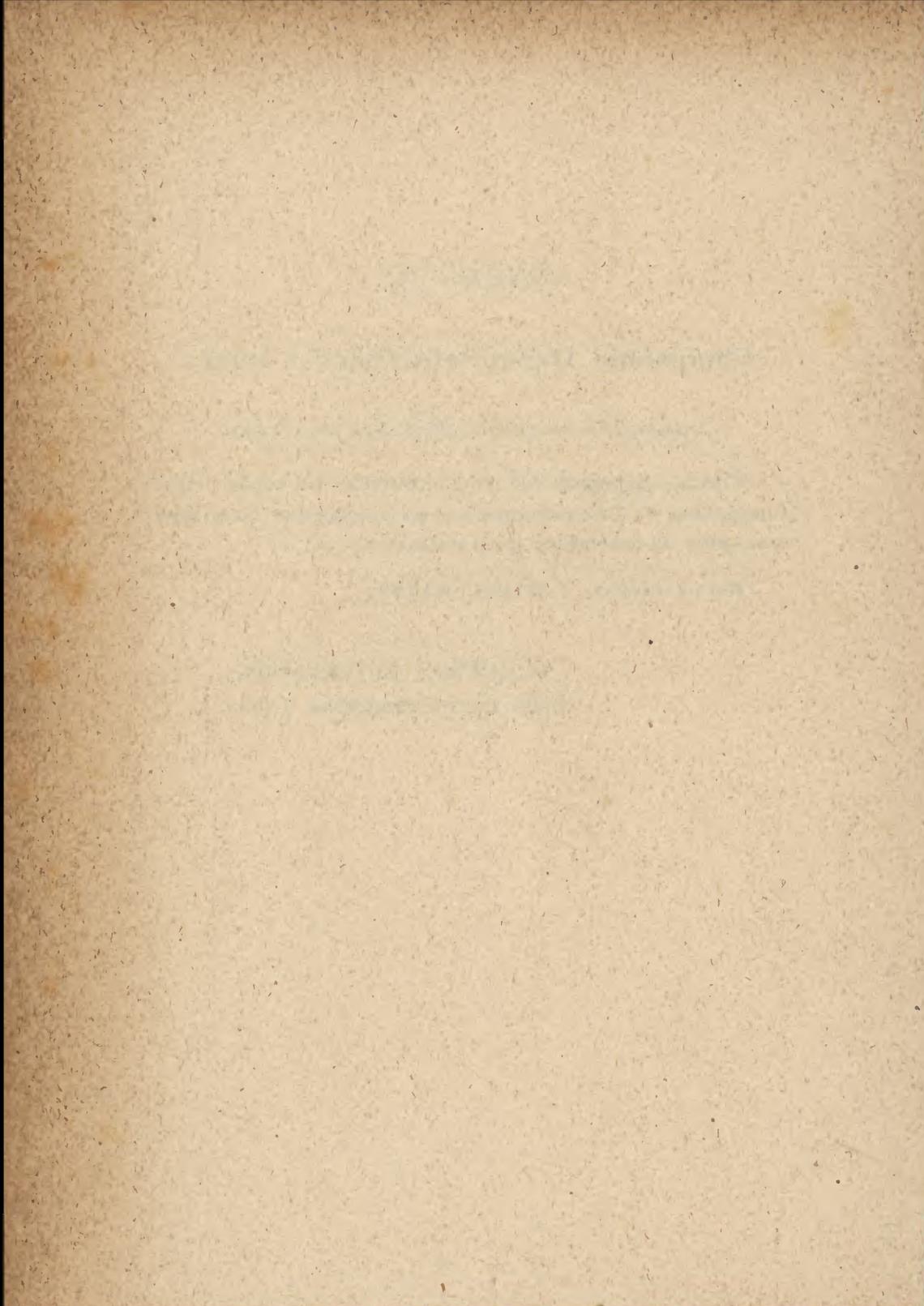
**Companhia União Sorocabana e Ituana**

SUSPENSÃO DE TRANSFERENCIAS DE ACÇÕES

Ficam suspensas as transferencias de acções desta Companhia de 3 do corrente até ao dia em que tiver lugar a reunião da assembléa geral ordinaria.

Rio de Janeiro, 2 de Abril de 1898.

O presidente da Companhia,  
JOÃO PINTO FERREIRA LEITE.



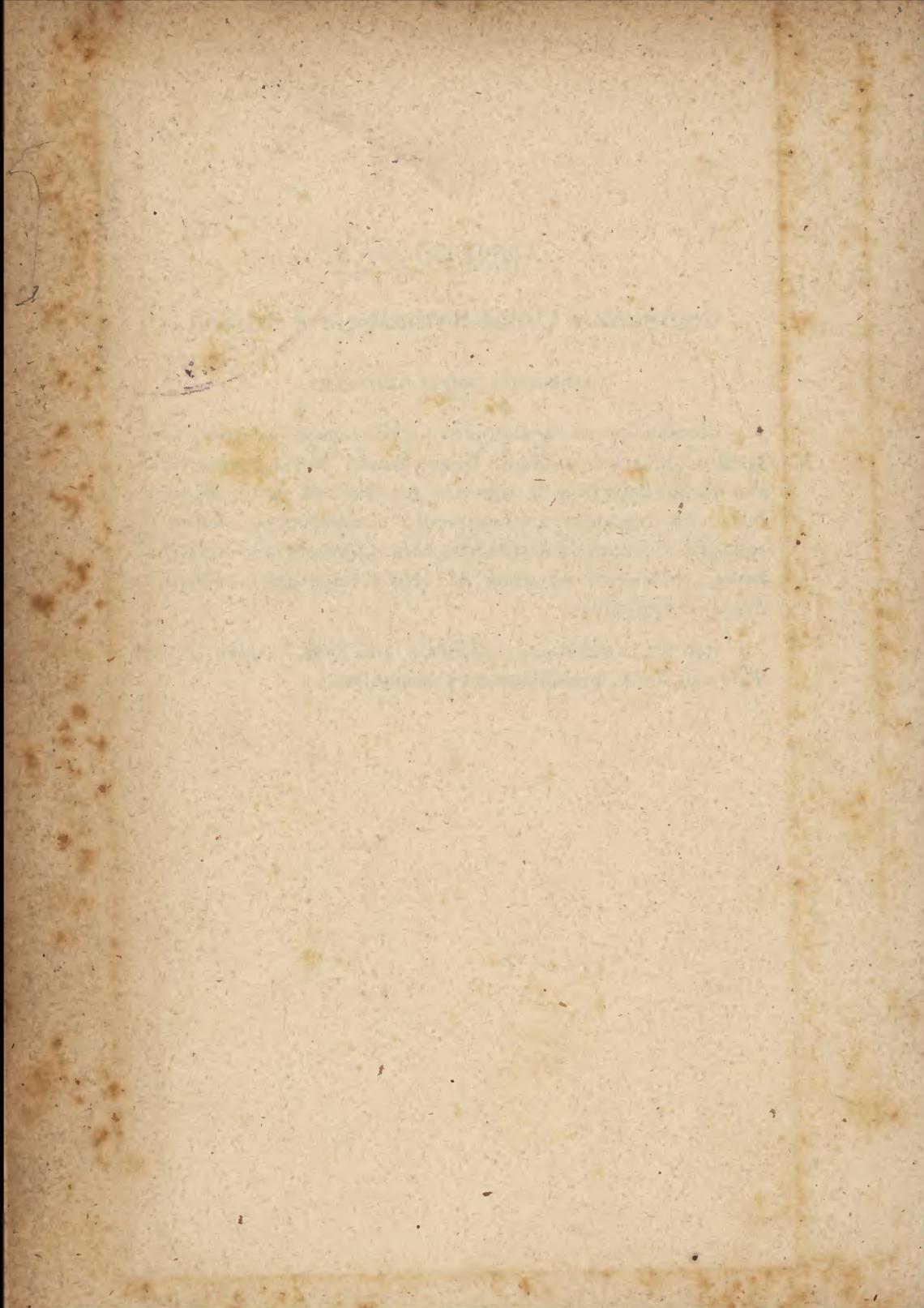
## ANNEXO N. 5

### Companhia União Sorocabana e Ituana

#### ASSEMBLÉA GERAL ORDINARIA

Convoco os srs. accionistas a reunirem-se em assembléa geral ordinaria no salão do Banco Brasil Norte America á rua da Candelaria n. 2, sobrado, no dia 2 de maio, ao meio dia, para tomarem conhecimento e resolverem sobre o relatorio e contas da directoria, com o parecer do conselho fiscal, referentes ao anno de 1897 e elegerem o conselho fiscal e supplentes.

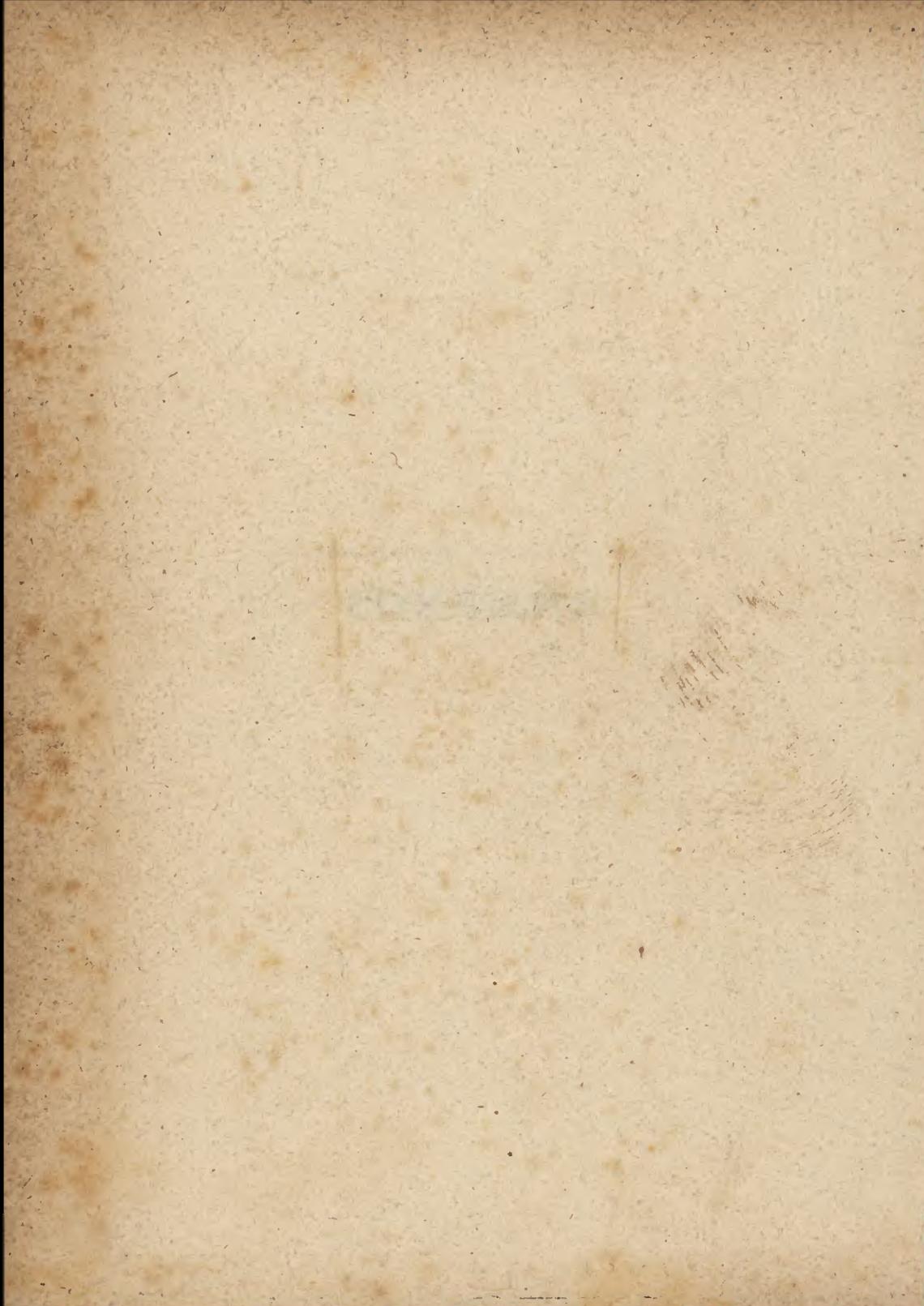
RIO DE JANEIRO, 15 DE ABRIL DE 1898. — *João Pinto Ferreira Leite*, presidente da Companhia.







ANNEXOS

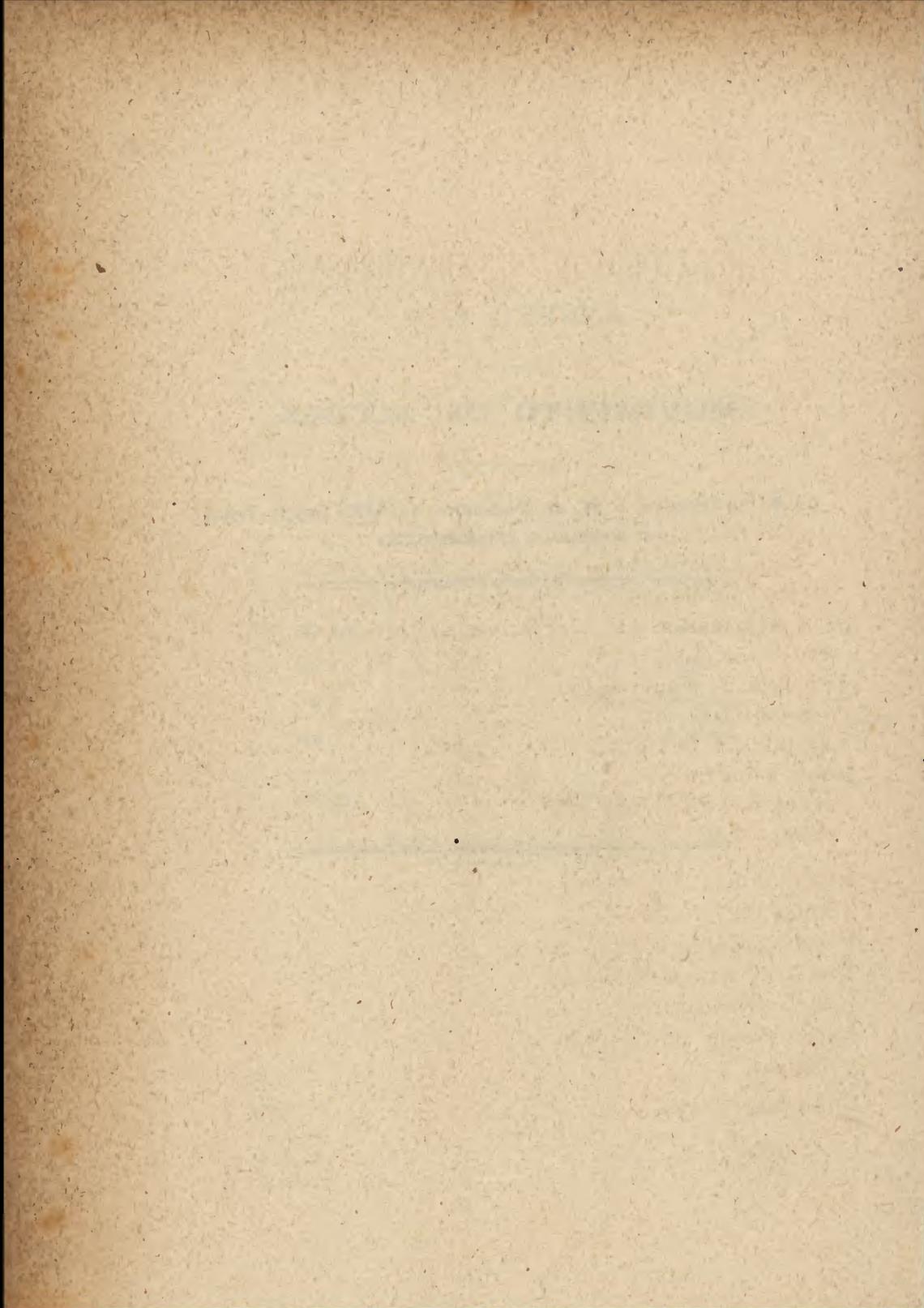


ANNEXO N. 8

MOVIMENTO DE ACCÇÕES

De 1º de Janeiro a 31 de Dezembro de 1897 foram feitas  
as seguintes transferencias :

Vendas.....	132.585
Cauções .....	14.241
Resgate de cauções.....	7.064
Herança.....	498
Total.....	154.388



## RELATORIO DO SUPERINTENDENTE

---

Sorocaba, 11 de Março de 1898.

Illmo. Sr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatório do serviço relativamente ao anno de 1897.

Com a abertura das ligações, de Capão Bonito a S. Manoel em 5 de Março e de Mayrink a Itú em 4 de Julho, ficou a extensão das vias-ferreas em trafego de 852 kilometros :

Tronco de S. Paulo a Cerqueira Cezar .....	421	kms.
Mayrink a S. Pedro.....	229	
Itaicy a Jundiahy.....	46	
Chaves a Porto João Alfredo .....	17	292 kms.
<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>		
Ramal Boituva a Itapetininga.....	65	»
Ramal Cerquilho a Tieté...	8	»
Ramal Victoria a Treze de Maio e Redempção.....	38	»
Ramal Capão Bonito a S. Manoel.....	28	» 852 kms.
Navegação fluvial.....	222	»
Total .....	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>
	1.074	»
	<hr style="width: 10%; margin-left: auto; margin-right: 0;"/>	

A receita total foi de Rs. 8.532:950\$990, a despesa de Rs. 4.671:668\$813, e o saldo liquido de Rs. 3.861:282\$177.

Comparando este resultado com o de 1896—verifica-se um augmento de Rs. 1.815:164\$010 na receita, de Rs. 687:500\$882 na despesa, e de Rs. 1.127:663\$128 no saldo liquido. Para o augmento da receita contribuiu principalmente o transporte de café que em 1896 foi de 22.446 toneladas e em 1897 de 45.102, portanto para mais 22.656 toneladas, a média de Rs. 69\$056 por tonelada.

Pela tabella « Peso de Mercadorias » verifica-se que houve um acrescimo de 29.064 toneladas, mas como na importação houve uma diminuição de 8.047 toneladas, o augmento de exportação foi realmente de 37.111 toneladas para a qual transportámos wagons vazios de S. Paulo em numero de 20.594.

O augmento da despesa resultou: do custeio de mais 75 kilometros de linhas novas abertas durante o anno, do augmento do transporte de 29.064 toneladas de cargas e da carestia do carvão, azeite, graxa e outros materiaes para o custeio e para a modificação do material rodante da bitola de 96 centimetros para 1 metro.

### Repartição do trafego

Correram durante o anno 15.913 trens, sendo 6.494 de passageiros, 2.920 mixtos, 5.980 de cargas e 519 ditos especies, com 23.632 carros de passageiros, 100.117 wagons carregados e 20.594 ditos vazios.

Em consequencia da abundante safra de café e da modificação da bitola na Ituana, houve nos mezes de Outubro a Dezembro grande agglomeração de cargas nas estações, tanto que em 11 de Novembro havia nas estações Sorocabanas uma existencia de 2.111 toneladas, e na Ituana em

19 de Dezembro, quando concluido o alargamento da linha até Piracicaba, 899 toneladas de café, ou, no total, 3.010 toneladas, que em Fevereiro ficou reduzida a 736 toneladas ou carga para 3 dias.

Pela affluencia do café tambem ficou com bastante atrazo o transporte de madeiras, que espero, porém, será posto em dia brevemente.

O percurso total de locomotivas em serviço do trafego foi de 1.730.616 kilometros.

A receita e despeza kilometrica estão mencionadas na respectiva tabella.

Durante o anno foram abertas as seguintes estações, Capão Bonito, Toledo e Egualdade no ramal de S. Manoel, Moreiras, D. Catharina e Pirapetinguy, na linha de Mayrink a Itú, como tambem um posto telegraphico « Pinheirinhos», kilometro 56 do tronco.

### Tracção e material rodante

O percurso total das locomotivas em serviço foi de 1.834.028 kilometros, dos quaes 1.730.616 no trafego e 103.412 no lastro e transporte de materiaes do custeio, consumindo 14.948.425 kilos de carvão, 38.259 kilos de graxa e 68.804 litros de azeite.

Em consequencia das epidemias de Março a Junho em Itú e Sorocaba o serviço das officinas ficou paralizado, o que prejudicou os reparos das locomotivas, ficando por isso por alguns mezes e nbaraçado o serviço do trafego.

Foram modificadas 6 locomotivas da Ituana de bitola de 96 centimetros para 1 metro, e estão em serviço nas officinas mais 4 locomotivas, além de carros e wagons.

Applicou-se o Ejector de Fagulhas da caixa de fumaça (Invenção e Patente John Butler) a 26 locomotivas, que tem dado bons resultados na economia de carvão, evitando-se o incommodo de fagulhas aos passageiros, incendio e os frequentes estragos da caixa de fumaça.

Durante o anno foram recebidos da Companhia Constructora 4 carros de 1.<sup>a</sup> classe, 6 ditos de 2.<sup>a</sup> classe, 3 de bagagem, 58 wagons cobertos e 13 ditos gondolas, nas officinas foram construidos 15 wagons razos para transporte de carvão e 18 cobertos reformados em Breks.

Foi applicado o vaccuum Brek em todos os carros da Sorocabana e depois de alargado o material da Ituana será feito o mesmo serviço nos desta secção.

### Conservação da linha e suas dependencias

Está em bom estado de conservação toda a linha Sorocabana com seus ramaes, como tambem a Ituana de Mayrink a Jundiahy e de Itaicy a Piracicaba, faltando na ultima parte a substituição de trilhos que será feita durante o 1.<sup>o</sup> semestre do anno corrente.

Na linha de Piracicaba a S. Pedro e no ramal de Porto João Alfredo estão-se actualmente substituindo 15 kilometros de trilhos, abrindo-se valletas para escoamento das aguas, com o que ficará em bom estado tambem este trecho.

Durante o anno foram feitos os seguintes serviços :

Na via permanente substituição de 182.751 dormentes, 945 trilhos, 23.537 parafusos, 64.615 pregos e 5 chaves.

## OBRAS D'ARTE:

1 Ponte sobre o rio do Peixe com um vão de 31 metros.

Tambem está concluída a ponte nova dos Pinheiros, kilometro 13, com um vão de 28 metros e 2 de 16 metros, como porem o aterro não está bem assentado ainda, esperamos até o mez de Maio para abril-a ao trafego.

Superstructura de ferro da Ponte de Cotia, superstructura de madeira das pontes de Piracicaba e Curambatehy.

Reparos e reconstrucções em 27 pontilhões e boeiros, 2 passagens inferiores nos kilometros 277 e 303, 3 esgotos, 2 cinzeiros e um paredão de arrimo na estação de Cotia de 85 metros de comprimento, 6 caixas d'agua com 7.750 metros de encanamento de 1 1/2» — 1 gyrador novo em S. Manoel.

## ESTAÇÕES E MAIS EDIFICIOS :

Posto telegraphico Pinheirinhos no kilometro 56, uma casa para portadores em Conchas ; uma casa da turma da conserva no kilometro 92, augmento de 20 metros na officina e construcção d'um barracão para carpintaria de Sorocaba ; plataforma de Laranjal.

Reparos nos armazens de Cotia, Piramboia e Alambary.

DESVIOS NOVOS: um de 200 metros na estação de Cotia, e um de 180 metros no posto telegraphico Pinheirinhos.

O ALARGAMENTO DA BITOLA de 96 cen. para 1 metro foi começado em 3 de Novembro em Itú, concluindo até Piracicaba em 17 de Dezembro, e até Jundiahy em 31 de Dezembro (162 kilometros).

Faltam ainda a alargar 60 kilometros de Piracicaba a São Pedro e 17 kilometros no ramal do Porto João Alfredo, cujo serviço será feito logo que estiverem reformadas mais 3 locomotivas para bitola de um metro.

**Telegrapho**

Em bom estado.

**Contadoria**

Está em dia.

**Almoxarifado**

Materiaes em ser 546:505\$327.

**Accidentes**

Durante o anno houve 67 accidentes.

**Construcção**

Junto o relatorio do Sr. engenheiro chefe Dr. Carlos Schmitt, que menciona os serviços feitos durante o anno.

Os trilhos para o trecho de S. Manoel a Lenções e Bom Jardim já chegaram a S. Paulo e em breve começará o transporte para seu destino e assentamento da via permanente.

Illm. Sr. João Pinto Ferreira Leite.

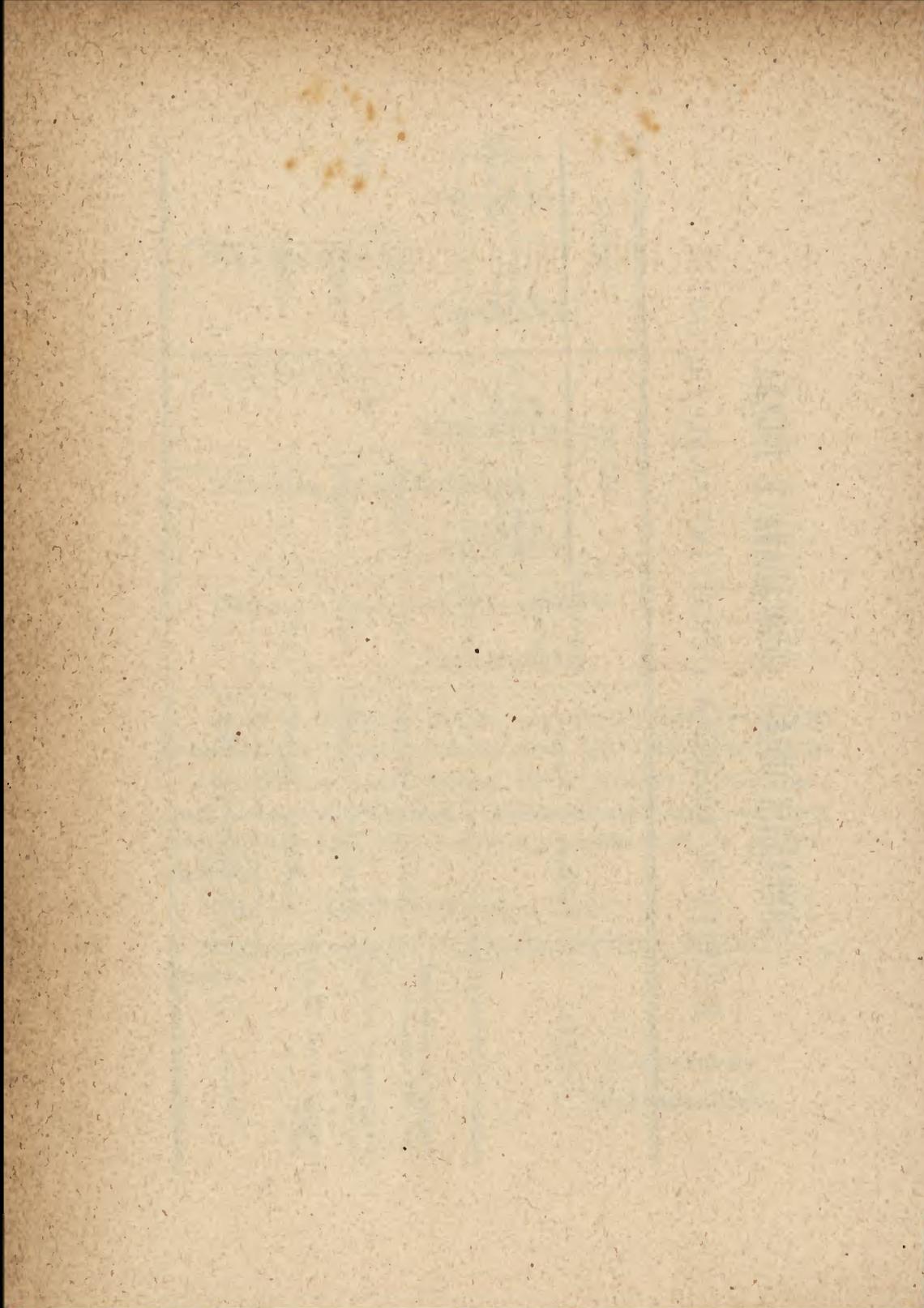
Digmo. Presidente da Companhia União Sorocabana e Ituana.

G. OETTERER,  
Superintendente

# COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

## RECEITA E DESPEZA GERAL DO ANNO DE 1897

SECÇÕES	RECEITA	DESPEZA	PORCENTAGEM DA DESPEZA	RECEITA		DESPEZA	
				POR KILOMETRO ABERTO	POR KILOMETRO PERCORRIDO	POR KILOMETRO ABERTO	POR KILOMETRO PERCORRIDO
Linhas de concessão Estado, 705 kilometros.....	7.924:597\$090	4.088:188\$687	51,60	11:155\$457	48882	5.798\$849	28614
Prolongamentos Federaes, 147 kilometros.....	523:466\$700	434:852\$872	83,08	3:560\$998		2:968\$387	
Navegação fluvial, 222 kilometros.....	84:887\$200	148:597\$254	175,05	322\$375	.....	669\$861	
Tot-1.....	8.532:950\$290	4.671:662\$813	54,75 %				



**COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA**  
**RECEITA DO ANNO DE 1897**

ANNOS	PASSAGEIROS	MERCADORIAS	TOTAL
1897.....	2.132:868270	6.400:1348720	8.532:9508920
1896.....	2.171:1208010	4.546:6268970	6.717:7868980
Augmento.....	.....	1.853:4678750	1.815:1648010
Diminuição.....	38:3038740		

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

PHYSICS DEPARTMENT

REPORT OF THE PHYSICS DEPARTMENT

FOR THE YEAR 1950-1951

CHICAGO, ILLINOIS

1951

PHYSICS DEPARTMENT

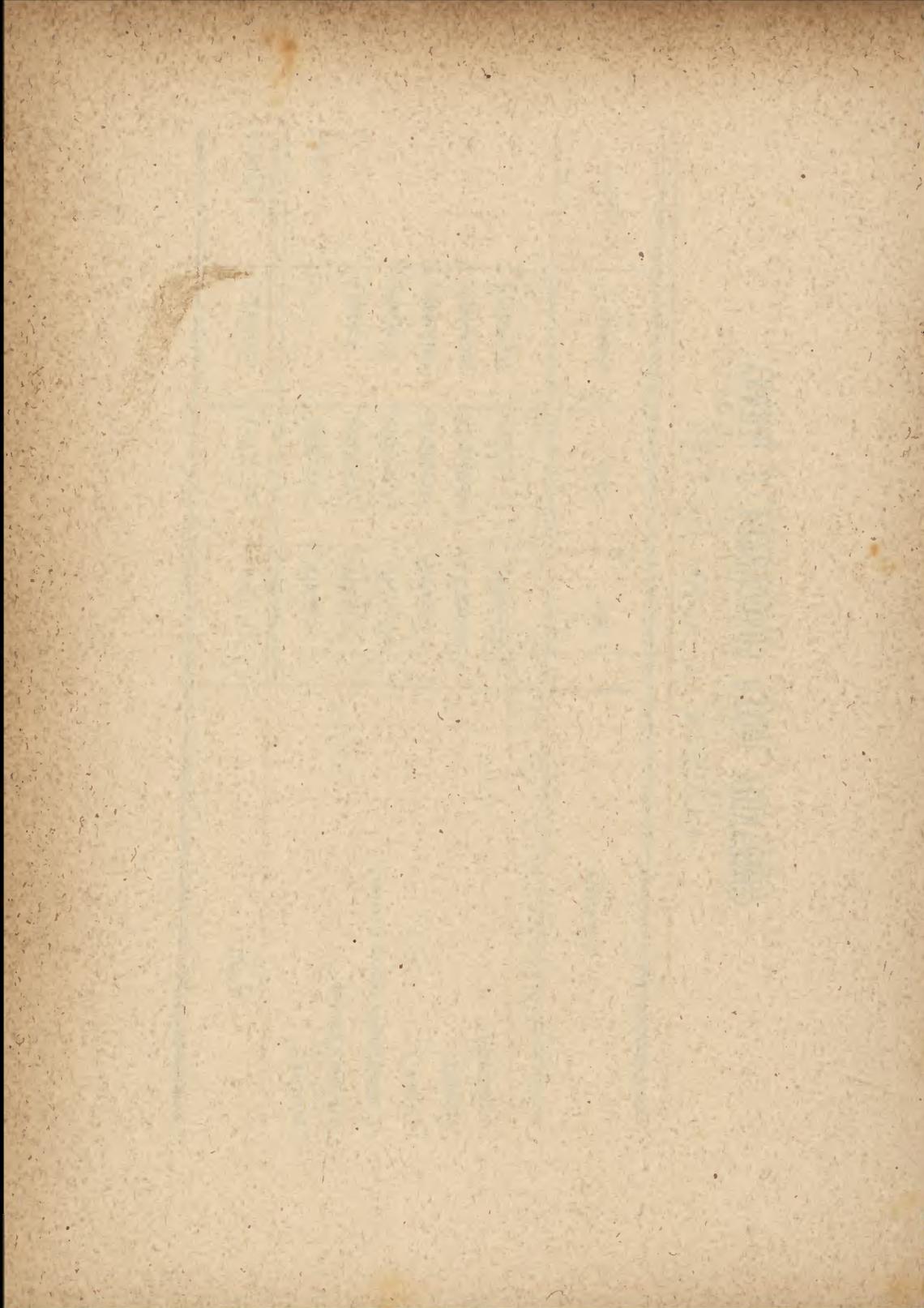
CHICAGO, ILLINOIS

1951

# COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

## DESPEZA DO ANNO DE 1897

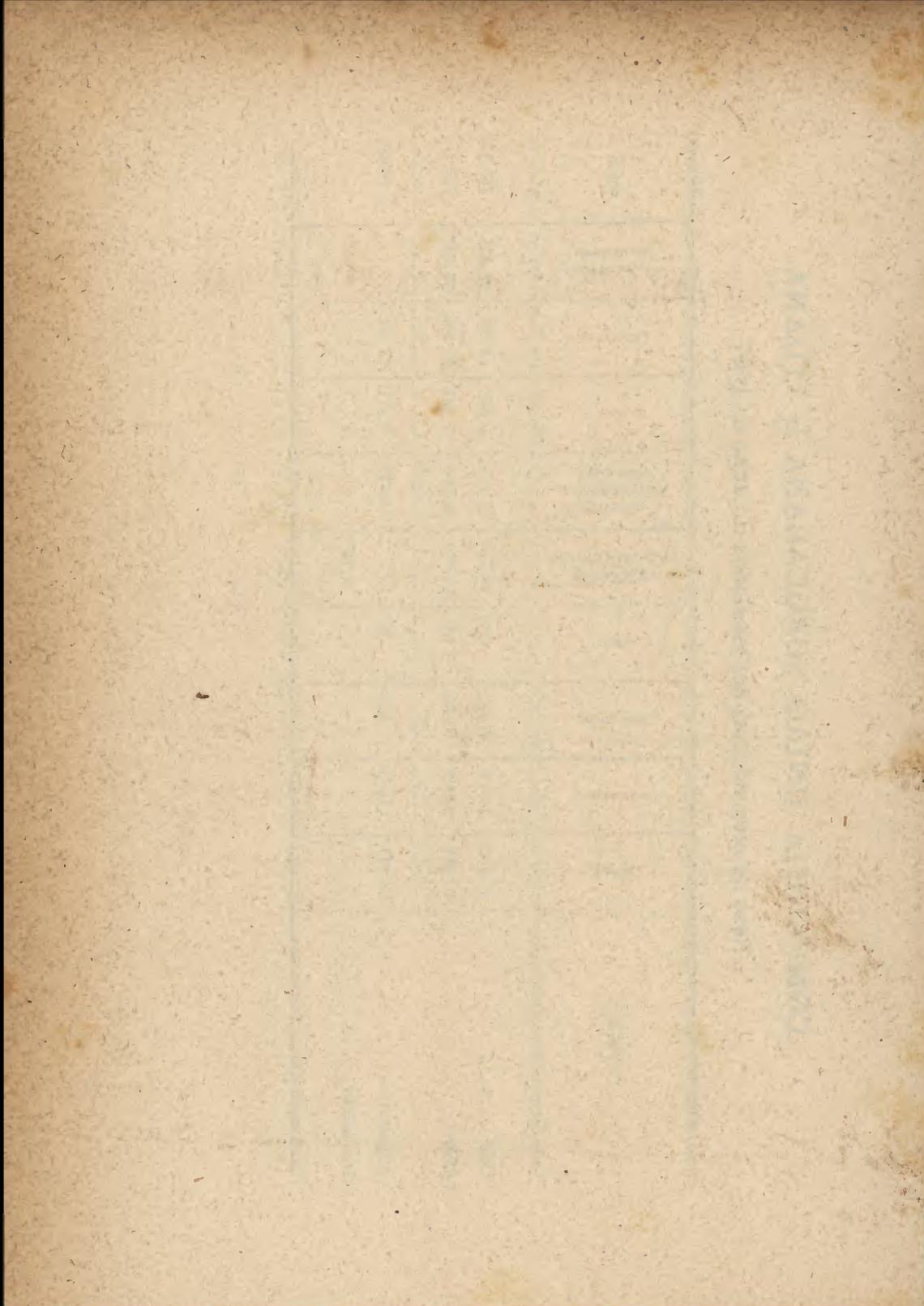
REPARTIÇÃO	1897	1896	AUMENTO	DIMINUIÇÃO
Conservação.....	1.368:919\$542	1.199:838\$865	169:080\$677	
Tração.....	1.990:667\$309	1.669:491\$248	321:376\$061	
Trafego.....	923:977\$905	765:124\$438	158:853\$527	
Administração e desp-zas genes.....	258:309\$407	217:661\$540	40:647\$867	
Escritorio Central.....	81:761\$160	72:402\$360	9:298\$800	
Diversos.....	47:833\$430	59:589\$480	.....	11:756\$050
Total.....	4 671:068\$813	3.984:167\$911	699:256\$932	11:756\$050



# COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Peso de mercadorias em toneladas do anno de 1897

ANNOS	CAFFÉ	ALGODÃO	TOCINHO	FUMO	MATERIAES DE CONSTRUÇÃO	DIVERSAS EXPORTAÇÕES (CENHARS)	SAL	ASSUGAR	DIVERSA IMPORTAÇÃO	TOTAL
1897.....	45.102	1.285	3.250	502	99.573	55.301	9.825	14.082	28.555	257.475
1896.....	21.446	1.029	2.850	437	104.830	39.907	7.304	13.006	36.602	228.411
Augmento.....	22.656	256	400	65	.....	15.394	2.521	1.076	.....	29.064
Diminuição.....	.....	.....	.....	.....	5.257	.....	.....	.....	8.047	.....



# COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

## NUMERO DE PASSAGEIROS DO ANNO DE 1897

ANNOS	1ª CLASSE	2ª CLASSE	TOTAL
1897.....	152.014	457.436	609.450
1896.....	160.524	459.722	620.246
Diminuição.....	8.510	2.286	10.796

## NUMERO DE GADO DO ANNO DE 1897

ANNOS	CABEÇAS
1897.....	93.567
1896.....	67.187
Augmento.....	26.380

LIBRARY OF THE  
MUSEUM OF NATURAL HISTORY  
LONDON  
1880

# COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA



## PESO DO CAFE' TRANSPORTADO DURANTE O ANNO DE 1897

ESTAÇÕES	1º SEMESTRE	2º SEMESTRE	TOTAL
	Kilos	Kilos	Kilos
Pyragibú.....	12.451		
Villeta.....		13.959	
Ipanema.....		11.359	
Boitava.....	560	15.900	
Tatuhy.....	331.909	240.836	
Morro Alto.....	135.830	44.023	
Itapeteninga.....	274.964	266.750	
Cerquilho.....	33.600	220.511	
Tietê.....	133.169	1.339.472	
Jarú-Mirim.....	80.070	81.930	
Laranjal.....	322.387	1.726.101	
Pereiras.....	78.660	50.940	
Conchas.....	15.003	299.512	
Pyramboia.....	118.959	278.594	
Alambari.....		660	
Victoria.....	139.928	645.927	
Treze de Maio.....	159.490	1.188.640	
Redempção.....	200.602	723.951	
Porto M. Machado.....	244.032	136.307	
» Barra Bonita.....	218.280	1.048.410	
» Lençóes.....	384.694	767.298	
» Ribeiro.....	102.475	681.164	
» Villa Maria.....	56.788	216.696	
» Rosario.....		20.360	
Botucatu.....	1.185.288	3.098.912	
Toledo.....	2.880	257.430	
Egualdade.....	289.860	301.192	
S. Manoel.....	1.093.304	5.326.331	
Morrinhos.....	465.126	1.057.374	
Itatinga.....	54.352	163.978	
Antrades.....	360		
Avaré.....	888.206	971.539	
Barra Grande.....	8.952	24.287	
Cerqueira Cesar.....	590.052	1.138.460	
(Total da Sorocabana).....			29.981.024
D. Catharina.....		64.930	
Pirapetinguy.....		23.428	
Itú.....	80.777	201.562	
Salto.....	457.094	645.848	
Itaicy.....	601.152	493.118	
Quilombo.....	4.340	28.740	
Monte-Serrat.....	1.057.881	308.862	
Itupeva.....	1.581.119	855.943	
Indaiatuba.....	48.700	161.118	
Monte-Mór.....	55.127	103.300	
Capivary.....	348.267	556.034	
Villa Raffard.....		73.110	
Mombuca.....	64.519	302.778	
Rio das Pedras.....	641.989	1.433.226	
Piracicaba.....	320.914	1.545.739	
Porto João Alfredo.....	167.562	197.838	
Cost. Pinto.....	59.400	250.838	
Paraiso.....	197.400	46.500	
Xarqueada.....	340.261	383.605	
S. Pedro.....	654.294	533.093	
(Total da Ituana).....			14.890.406
Diversas estações.....		231.000	231.000
Total.....	14.303.027	30.799.403	45.102.430

Producto de frete..... 3.098:6538890

Média por tonelada..... 698056



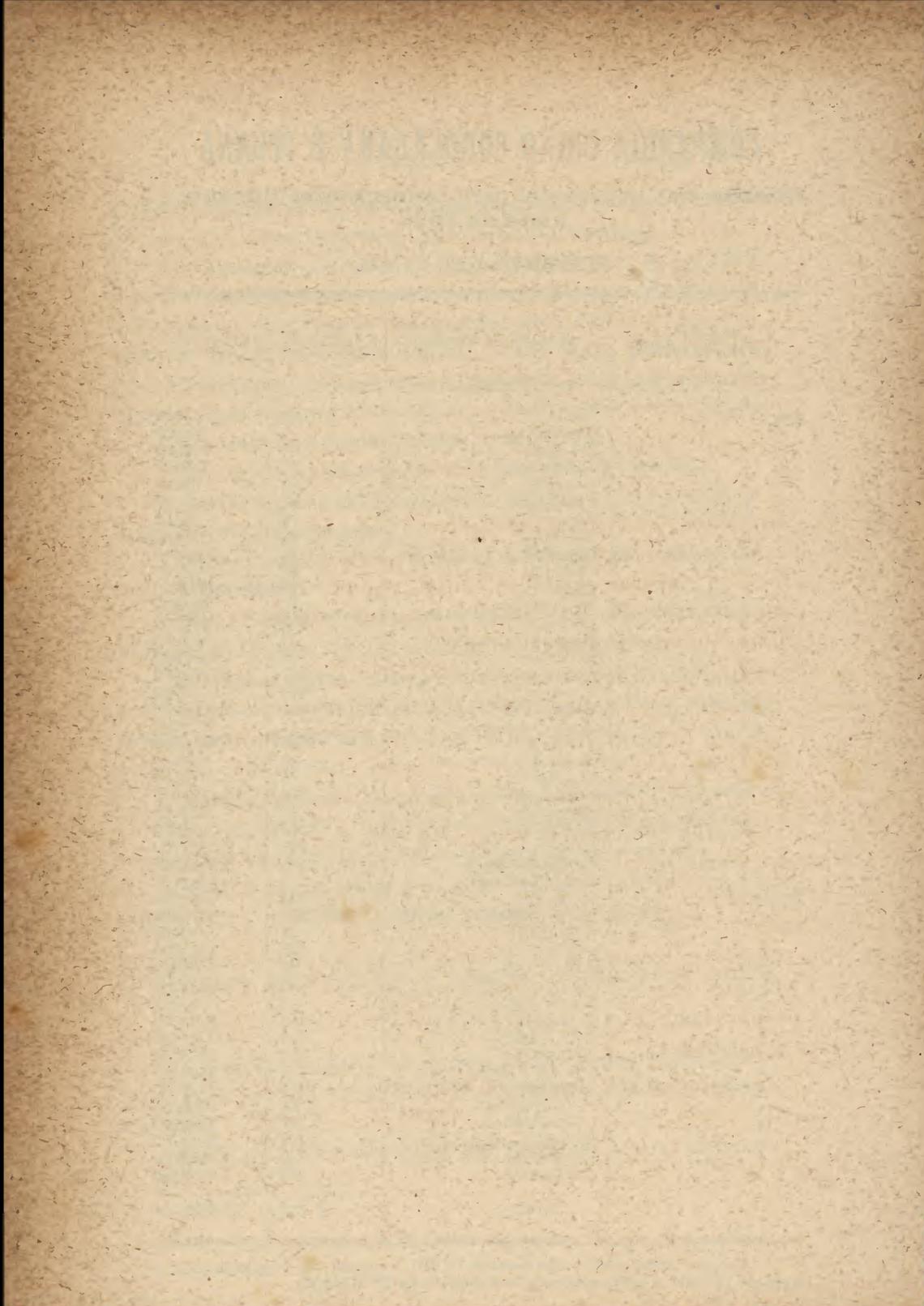
# COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA

Resumo das passagens para imigrantes durante o  
ano de 1897

## SERVIÇO GRATUITO

ESTAÇÃO DE PROCEDENCIA	ESTAÇÃO DE DESTINO	QUANTIDADE	IMPORTANCIA
São Paulo	Osaseo	9	68300
» »	Barney	4	38600
» »	São João	60	868000
» »	São Roque	31	758400
» »	Mayrink	3	88400
» »	Pyragibú	37	1068000
» »	Sorocaba	76	1098400
» »	Tatuby	9	578500
» »	Itapetininga	39	2698800
» »	Cerquillo	47	1938900
» »	Tieté	479	2.6428400
» »	Jurú-Mirim	16	698800
» »	Laranjal	199	1.0648000
» »	Conchas	33	2408900
» »	Pyranboia	59	4378000
» »	Victoria	247	1.7868200
» »	Treze de Maio	178	1.3888900
» »	Redempção	145	1.3398000
» »	Porto Lenções	11	1428000
» »	Botucatu	664	5.9358000
» »	Capão Bonito	10	878400
» »	Egualdade	3	218400
» »	São Manoel	662	6.1188900
» »	Morrinhos	16	1628000
» »	Itatinga	19	1918900
» »	Avaré	281	3.2228700
» »	Cerqueira Cezar	460	5.6968400
» »	Dona Catharina	4	98100
Jundiary	Itupeva	240	1708100
»	Monte Zerrat	307	2588300
»	Quilombo	72	738100
»	Itaicy	172	2348600
»	Salto	81	1508500
»	Itú	139	2958200
»	Monte Mór	4	108200
»	Capivary	257	7698700
»	Villa Raffard	446	1.2788300
»	Mombuca	72	268000
»	Rio das Pedras	603	2.2398600
»	Piracicaba	346	1.4708900
»	P. João Alfredo	53	2308000
»	Costa Pinto	50	2288800
»	Paraizo	144	8468710
»	Xarqueada	232	1.2808800
»	São Pedro	623	3.9358900
	Total	7.642	45.4688700

Foram transportados igualmente 1.630 volumes de bagagens, com o peso de 111.011 kilogrammas na importancia de 20:3158100.



## RELATORIO DO ENGENHEIRO EM CHEFE

---

Sorocaba, 9 de Março de 1898. — Illm. Sr. — Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatório sobre os diversos serviços que foram executados durante o anno de 1897 pela repartição technica da Companhia na construcção das seguintes linhas e prolongamentos:

I — LINHA DE LIGAÇÃO YTU'-MAYRINK. — Extensão de 52km.,168 (exclusive 2km.,810 da mudança da linha em trafego, que pertence á linha Mayrink-Santos).

O leito desta linha ficou concluido em Maio de 1897, com excepção de poucos córtes, que não embaraçaram o assentamento dos trilhos. Este é o lastramento da linha ficou terminado em fim de Junho de 1897, sendo a linha aberta ao trafego em 4 de Julho de 1897.

O serviço total feito na construcção do leito desta linha de via singella, porém com obras d'arte corrente e especiaes já preparadas para via dupla, é representada pelas seguintes quantidades:

A—Roçadas etc., feitas em capoeira.	156.522 m. q.
» » . matta....	60.460 »
Destocamento.....	13.201 »

*B—Movimentos de terras.* — Excavações, inclusive valletas e praças de estações:

1. <sup>a</sup> cathegoria.....	179.264 m. c. (21 %)
2. <sup>a</sup> » .....	238.995 » (28 %)
3. <sup>a</sup> » .....	279.567 » (32 %)
4. <sup>a</sup> » .....	164.247 » (19 %)
Total.....	862.073 »

com um preço medio, inclusive transporte, de 2837 por metro cubico.

Nesses volumes acham-se incluídos cêrca de 25,000 metros cubicos, provenientes de empréstimos abertos para concertar os aterros muito damnificados pelas chuvas de Dezembro a Fevereiro de 1897, antes da immediata passagem do trilhos.

O movimento de terras excedeu de 43.743 m. c. ao previsto no orçamento approved, além do augmento das porcentagens das cathegorias superiores, o que demonstra as difficuldades encontradas.

*C—Obras d'arte correntes.* — Acham-se executadas na linha 96 obras d'arte ou 36 mais do que foram previstas no orçamento, sendo:

13 boeiros abertos de.....	0 <sup>m</sup> 6 de vão
17 passagens americanas para gado com.....	1 <sup>m</sup> 5 de vão
5 boeiros cobertos de.....	0 <sup>m</sup> 5 × 0 <sup>m</sup> 6
36 » em arco de.....	0 <sup>m</sup> 6 × 0 <sup>m</sup> 9
16 » » ».....	0 <sup>m</sup> 8 × 1 <sup>m</sup> 2
4 » » ».....	1 <sup>m</sup> 0 × 1 <sup>m</sup> 5
1 » » ».....	2 <sup>m</sup> 0 × 2 <sup>m</sup> 5
1 pontilhão aberto de.....	3 <sup>m</sup> 5 de vão
2 pontilhões abertos de.....	4 <sup>m</sup> 0 »

1 ponte com dous vãos de... 10<sup>m</sup>0 cada um e superstructura metallica (treliça parallela).

A ponte tornou-se necessaria em attenção ás enormes enchentes do rio Pirapetinguy, que é atravessado obliquamente pela linha. O augmento do numero de obras proveio em primeiro lugar da necessidade de garantir a linha contra a acção das chuvas, que torna-se sensivel nesta zona quasi totalmente despida de vegetação e em segundo lugar da necessidade de fechar a linha nas passagens de estradas e ruas e de prevenir communicação e accesso aos bebedouros em pastagens cortadas pela linha.

Estas obras representam o seguinte serviço :

1) Excavações para fundações 10.834 m. c. ou 5.408 m. c. mais do que o previsto no orçamento.

2) Alvenarias diversas 6.618 m. c. ou 709 m. c. mais do que o previsto no orçamento.

O custo das obras d'arte correntes á representado por 279:130\$278 rs.

*D. Obras d'arte especiaes (Tunnel dos Góes).*

Attendendo á qualidade do material encontrado schisto argiloso—, que se decompõe com a acção da humidade, foi necessario o revestimento do tunnel em toda a sua extensão de 144 metros. Tambem foi-se obrigado a resguardar os portaes por arcos de descarga sobrepostos, contra qualquer material que podesse cahir das rampas nas boccas de entrada.

O total do serviço feito no tunnel, executado para via dupla foi :

a) *Excavações* : 1) em terra e pedra solta 1.598 m<sup>3</sup>,41

2) em rocha..... 4.795 ,24

Total..... 6.393 ,65 ou

463 m. c. mais do que foi previsto.

b) *Alvenarias diversas*, inclusive enchimento :

1.271 m. c. ou 1.127 m. c. mais do que o previsto no orçamento.

A importancia do serviço feito no tunnel monta a 321:554\$384.

*Estações.* Nas tres que contem a linha foram construidos edificios provisorios, achando-se em construcção o edificio para estação e armazem definitivo em D. Catharina.

*Caixas d'agua.* Acha-se uma na estação D. Catharina e outra na ponte do Rio Pirapetinguy e ambas recebem a agua por bombas de mão.

O total das obras feitas por empreitadas e por administração importou em 3.115:325\$217.

## II. LINHA MAYRINK — SANTOS E MUDANÇA DA LINHA EM TRAFEGO 2.<sup>km</sup>810.

Concluido o leito deste trecho em Julho de 1896, foi começado o assentamento de trilhos em Dezembro de 1896, sendo terminada e aberta a Estação Mayrink em Janeiro de 1897. A praça desta estação central tem approximaadamente a área de 25.000 metros quadrados com duas plataformas de 400 metros de comprimento, tendo exigido um movimento de terras de 45.500 metros cubicos e 1.253 m. c. de alvenarias diversas. Acha-se executada uma estação provisoria feita de trilhos e madeira e estabelecida uma caixa d'agua provisoria, além de um triangulo de reversão tambem provisorio.

O serviço neste trecho representa :

1) *Movimento de terras.*

Excavações, inclusive valhetas e praça de estação:

1. <sup>a</sup> Categoria.....	62.496	metros cubicos
2. <sup>a</sup> ».....	5.911	» »
3. <sup>a</sup> ».....	3.085	» »
4. <sup>a</sup> ».....	700	» »
Total.....	<u>72.192</u>	» »

O custo do movimento de terras foi 79:999\$630.

## 2) OBRAS D'ARTE CORRENTES E ESPECIAES.

Acham-se executadas 8 obras, sendo :

1 boeiro aberto de 0,<sup>m</sup>6 de vão3 boeiros cobertos de 0,<sup>m</sup>6 × 0,<sup>m</sup>91 boeiro em arco de 1,<sup>m</sup>5 × 1,<sup>m</sup>751 passagem inferior de 3,<sup>m</sup>0 de vão para acessos á  
estação, com escadaria

2 muros de plata-fórma.

Para essas obras foram necessarias :

a) Excavações, 2.507 metros cubicos.

b) Alvenarias diversas, 1.824 metros cubicos que im-  
portaram num total de 69:437\$220.O custo total do serviço de empreitada e do feito por  
administração foi, portanto, 149:436\$850.A despeza total feita com a linha Itu-Mayrink, inclu-  
sive a mudança da linha em trafego (54,<sup>km</sup>978,) representa o  
seguinte :

1) Exploração, locação, inclusive varian- tes e administração do serviço.....	142:315\$649
2) Movimento de terras, obras d'arte cor- rentes e especiaes.....	3.264:762\$067

3) Assentamento de trilhos e lastramento em 58 kms., inclusive desvios.....	118:400\$225
4) Material para a via permanente (58 kms), pontes, caixas d'agua, etc..	590:499\$486
5) Material e assentamento para a instalação do trafego, estações provisórias, casas de turmas, etc.....	119:171\$499
6) Telegrapho electrico—material e mão de obra.....	12:398\$220
7) Desapropriações e cercas lateraes....	15:872\$335
8) Material rodante.....	112:231\$530
Total.....	4.375:681\$011

ou 79:557\$838 por kilometro.

III—LINHA CAPÃO BONITO—SÃO MANOEL—LENÇÕES—  
EXTENSÃO 69 KILOMETROS

A) *Trecho Capão Bonito—São Manoel* (28 kilometros).  
O leito deste trecho foi concluido em Dezembro de 1896 e o assentamento de trilhos chegou a S. Manoel em fim de Fevereiro de 1897, sendo a nova linha aberta ao trafego em 5 de Março de 1897.

O serviço da construcção feito neste trecho representa as seguintes quantidades :

a) <i>Roadas</i> em capoeira	84.496	metros	quadrados
» <i>matta...</i>	103.106	»	»
<i>Destocamento</i>	6.249	»	»

B) *Movimento de terras.*

Excavações, inclusive as valletas e praças de estações :

1ª	categoria	111.501	m. c.	(89 %	contra	75	previsto	no	orçamento)
2ª	»	8.112	»	(6,5%	»	17 %	»	»	»
3ª	»	4.724	»	(3,8%	»	4 %	»	»	»
4ª	»	450	»	(0,7%	»	4 %	»	»	»
Total		124.788							

ou 7.919 m. cubicos mais do que foi previsto no orçamento. A importancia do movimento de terra, inclusive serviços feitos por administração e pelos empreiteiros, accusa um total de 158:356\$990 ou 3:590\$284 menos do que se acha consignado no orçamento.

*C) Obras d'artes correntes.*

Foram executadas 10 obras contra 14 previstas no projecto, sendo :

4 boeiros abertos de 0,<sup>m</sup>6 de vão.

1 boeiro em arco de 0,<sup>m</sup>6 × 0,<sup>m</sup>9.

1 boeiro » » de 0,<sup>m</sup>8 × 1,<sup>m</sup>2.

4 passagens americanos de 2,<sup>m</sup>0 de vão.

O serviço feito nestas obras representa o seguinte :

1) Excavações para fundações 1.133 metros cubicos ou 373 metros cubicos mais do que foi previsto.

2) Alvenarias diversas 393 metros cubicos ou 598 metros cubicos menos do que foi previsto.

A importancia das obras d'arte feitas representa um total de 16:275\$612 ou 23:324\$148 menos do que consigna o orçamento.

O custo total das obras feitas por empreitadas, inclusive serviços feitos por administração, foi 174:632\$602 ou 26:914\$432 menos do que o previsto no orçamento.

O trecho contem tres estações novas: Capão Bonito, Toledo e Igualdade; na primeira, onde entronca a linha do Tibagy, concessão do Governo Federal, acham-se feitos os edificios definitivos da estação de passageiros e casas do chefe e dos empregados; nas outras duas estações interme-

diarias fizeram-se estações e armazens provisórios com trilhos e taboas. Na estação de S. Manoel foram augmentados os desvios, a praça da estação, o armazem e casas de empregados, e feito de novo uma casa de machina e um gyrador grande.

O custo total deste trecho de 28 kilometros é representado pelo seguinte :

1) Exploração, locação, inclusive estudos e projecto do traçado Botucatú—Igualdade exigido pela Inspectoria de Estradas de ferro, administração da construcção, etc.	51:456\$244
2) Movimento de terras e obras d'arte.....	174:632\$602
3) Assentamento de trilhos e lastro em 29 <sup>km</sup> ,100, (inclusive desvios) .....	50:495\$260
4) Material para via permanente 29 <sup>km</sup> ,1 (trilhos, chaves, gyrador, dormentes, etc....	441:380\$000
5) Material e seu assentamento para a instalação do trafego, construcção de estações e armazens, casas do pessoal e e casas de turmas.....	86:258\$952
6) Telegrapho electrico (material e mão de obra).....	6:500\$000
7) Cercas lateraes (material e mão de obra...	17:733\$970
Total.....	828:457\$028

ou 22:704\$193 menos do que foi previsto pelo orçamento.

B.—TRECHO S. MANOEL—LENÇÕES. EXTENSÃO 41 KILOMETROS.

O leito deste trecho acha-se concluido e prompto para receber os trilhos desde Julho de 1897. O serviço feito até fim de 1897 representa o seguinte :

A. — *Roados.*

Em capoeira.....	424.268 m. quadrados
Em matta.....	153.137 » »
Destocamento.....	12.129 » »

B. — *Movimento de Terras.*

Excavações, inclusive praças de estações e valletas:

1. <sup>a</sup> categoria	176.894 m. cubs.	(68%	contra 70 do orçamento)
2. <sup>a</sup> »	56.394 » »	(21%	» 17 » »
3. <sup>a</sup> »	25.012 » »	(9%	» 10 » »
4. <sup>a</sup> »	1.021 » »	(2%	» 5 » »

Total. 259.321 metros cubicos ou 6.940 metros cubicos mais do que foi previsto.

O custo do movimento de terras, inclusive serviços feitos por administração, foi de 376:462\$636 ou 19:283\$017 menos do que foi previsto no orçamento.

C. — *Obras d'Arte Correntes e Especiaes.*

Foram executadas na linha 45 obras contra 28 que preveniu o orçamento, sendo:

- 2 Muros de arrimo.
- 16 boeiros abertos de 0,<sup>m</sup>6 de vão.
- 4 boeiros cobertos de 0,<sup>m</sup>6 de vão.
- 16 passagens americanas de 1,<sup>m</sup>5 × 2<sup>m</sup>0
- 3 boeiros em arcos de 0,<sup>m</sup>6 × 0,<sup>m</sup>9.
- 7 boeiros em arco de 1,<sup>m</sup>0 × 1,<sup>m</sup>5,
- 5 idem idem de 1,<sup>m</sup>5 × 2,<sup>m</sup>25.
- 1 idem idem de 2,0 × 2,<sup>m</sup>50.
- 1 idem idem de 3,<sup>m</sup>0 × 3,<sup>m</sup>0.
- 1 passagem superior para estrada de rodagem de 4,<sup>m</sup>0 de vão.

De obras d'arte especiaes existe uma ponte com super-

structura do 10<sup>m</sup>,0 de vão (treliça parallelá) e outra de 31,<sup>m</sup>0 de vão com superstructura parabolica articulada.

O augmento do numero de obras prôveio do grande numero de divisas das Fazendas cortadas pela linha e da necessidade de prevenir passagens para gado nos trechos onde a linha passa por pastos, etc. e corta parte delles dos bebedoures dos animaes. Somente pela construcção destas obras poderam ser evitadas innumerás reclamações e indemnisações exigidas pelos fazendeiros.

O serviço feito nestas obras representa o seguinte :

a) excavações para fundações 11306 m. c. ou 8.105 m. c. mais do que foi previsto.

b) alvenarias diversas 4.839 m. c. ou 550 m. c. mais do que foi previsto.

O custo destas obras accusa um total de 208:542\$741 ou 26:327\$364 ou mais do que consignava o orçamento.

A despeza total feita com a construcção do leito por empreitadas, inclusive serviço feito por administração, representa 585:035\$380 ou 7:074\$317 mais do que foi previsto no orçamento.

Na estação de Lenções acham-se em construcção e já cobertos os edificios definitivos da estação de passageiros e armazem, estando concluido o triangulo de reversão.

Existem já na linha as superstructuras metallicas das duas pontes, os trilhos e cerca de 35.000 dormentes.

#### IV — LINHA DE LENÇÕES — BAHURU' — EXTENSÃO 53.995 KILOMETROS.

Os estudos definitivos desta linha foram approvados pelo Governo do Estado de S. Paulo em 9 de Janeiro de 1897.

Acha-se locada a linha de Lenções até a primeira

estação intermediaria, Bom Jardim, n'uma extensão de 12, <sup>km</sup>370 e começada a construcção deste trecho.

Até fim de 1897 foram feitos :

a) <i>Roçada</i> em capoeira	18.100	metros	quadrados.
» » matta	13.850	»	»
Destocamento.....	1.600	»	»

b) *Movimento de terra.*

1<sup>a</sup> cathegoria..... 3.864 metros cubicos.

As 6 pequenas obras d'arte que contem este trecho acham-se em construcção.

#### V — RAMAL DE ITARARÉ

Foi elaborado no escriptorio tecnico o projecto definitivo de uma variante já anteriormente estudada entre o kilometro 338,380 do traçado approved e a cidade de Faxina (km. 368, 144 do mesmo traçado.)

O fim desta variante é reduzir a distancia e ao mesmo tempo as despezas de construcção, melhorando-se juntamente as condições technicas do trecho e prevenindo-se um local mais idoneo e mais perto da cidade da Faxina para a sua estação e melhor sahida para a linha em direcção a S. Pedro do Itararé, ponto onde o ramal deverá encontrar-se com a linha que vem do Rio Grande do Sul.

O resultado da variante foi mais que satisfactorio, pois a extensão do traçado entre os pontos extremos é menor 2 kilometros do que o traçado anteriormente approved, a reducção do movimento de terras representa um total de 117.445 m. c. ou cerca de 2.900 m. c. por kilometro, a reducção em obras d'arte é de 1.827 m. c. e a do custo total da linha, calculado na base das tabellas appro-

vadas em vigor para as linhas de concessão federal, é 261:137\$497 ou por kilometro 5:687\$963.

Os estudos definitivos da variante foram sumettidos á approvação do Governo Federal em Maio de 1897 e por este approvedo em Julho do mesmo anno.

VI — SERVIÇOS FEITOS NA ESTAÇÃO MAYRINK, ENTRONCAMENTO DA LINHA ITUANA E DA NOVA LINHA PARA SANTOS, NA LINHA S. PAULO AO TIBAGY E ITARARÉ.

Projectando a Companhia vender os terrenos, que possui nas immedições desta estação para formar ahí uma povoação, foi levantado o terreno n'uma área de 125 hectares ou cerca de 52 alqueiros, paulitas, dos quaes ficam destinados 72 hectares approximadamente para as futuras officinas centraes da Companhia, para as moradias do pessoal das mesmas e para mais necessidades futuras, sendo os restantes destinados para a futura povoação. A planta elaborada previne por ora 355 lotes, com uma área média de 800 metros quadrados (20<sup>m</sup> de frente por 40<sup>m</sup> de fundo), variando as áreas entre 460 m. q. e 1.400 m. q. e mais duas chacaras, com uma área total de 331.464 metros quadrados. Os 6 largos projectados, as avenidas e ruas representam uma área de 199.109 m. quadrados ou cerca de 38 % da área total da povoação. O projecto teve assim em vista garantir boas condições hygienicas para a futura povoação que pela sua posição no crusamento de linhas importantes e altitude de 870 metros sobre o mar, pelo seu clima sadio e pela faculdade de obter-se agua das cabeceiras proximas do Rio Piragibú, além da facilidade de prevenir-se exgotos em tres direcções, poderá tornar se no futuro um ponto importante.

São estes os trabalhos que durante o anno de 1897 foram executados pela repartição technica, aos quaes devem ser accrescentados varios projectos de obras novas nas linhas em trafego.

A repartição que em fim de 1896 era composta de 7 engenheiros, 5 ajudantes, guarda-livros e desenhistas e 6 auxiliares, foi diminuida, attendendo-se á conclusão dos serviços de construcção e compõe-se actualmente de 1 engenheiro-chefe, 1 do escriptorio, 1 engenheiro desenhista, 1 guarda-livros e de 2 engenheiros de 2.<sup>a</sup> classe.

Ao Illm. Sr. Commendador George Oetterer.

D. D. Superintendente da Companhia União Sorocabana e Ituana.

CARLOS SCHMITT,  
Engenheiro - chefe.

