# RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

# COMPANHIA PAULISTA

PARA A SESSÃO

DE

## ASSEMBLÉA GERAL

DE

## 30 DE JULHO DE 1871

S. PAULO

TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»

DE J. R. DE A. MARQUES

27 — RUA DA IMPERATRIZ — 27

1871

SRS. ACCIONISTAS,

Pela sexta vez a Directoria da Companhia Paulista vem dar-vos conta de sua administração e pôr-vos ao facto dos acontecimentos, que á mesma dizem respeito, e que se realisaram, quanto a parte economica, no periodo de Janeiro á Junho do corrente anno, e quanto a parte administrativa, até a data do presente relatorio.

## Construcção da estrada

No annexo n. 1, que é o relatorio do engenheiro em chefe, vereis tudo que é concernente a parte technica.

Comparae os dados, que alli vôs são offerecidos, com os que vôs foram presentes no relatorio de Janeiro proximo passado, e conhecereis a celeridade com que tem progredido o serviço.

Assim pois, cada vez mais se confirmam as nossas esperanças de que em Janeiro proximo futuro teremos chegado a méta á que se encaminham nossos esforços.

A preparação da estrada, consistente no movimento de terras, deve ficar completamente terminada no proximo mez de Setembro. Haverá assim uma antecipação de 6 mezes do prazo marcado no contracto de 1.º de Março de 1870, em que esse serviço foi ajustado.

O material comprado na Europa está chegando com regularidade e prestesa ao porto de Santos, e dalli está sendo conduzido para Jundiahy, onde já existem grande quantidade de trilhos e seus accessorios, pontes, material telegraphico etc., etc.

Fundeou em Santos o

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1.º | navio—*Burnbrae* . . . . . | a 24 | de | Maio |
| 2.º | » —*Star of Devon*. . . . | » » | » | » |
| 3.º | » —*Western Belle* . . . . | » 31 | » | Maio |
| 4.º | » —*Menatitlam* . . . . | » 14 | » | Junho |
| 5.º | » —*Fleetwing* . . . . . | » 11 | » | Julho |
| 6.º | » —*Polaris* . . . . . | » 17 | » | Julho |

Espera-se a todo o momento o *Rosebrae* trazendo duas locomotivas e carros de todas as qualidades.

Ha em Santos uma pessoa encarregada de receber o material, fazer os despachos da Alfandega, a descarga dos navios, a remessa para Jundiahy, e a descarga neste ponto. Esse serviço foi contratado com o Sr. José Ricardo Wright como vereis no annexo n. 2.

Ha em Jundiahy um empregado com a denominação de Almoxarife, que tem a seu cargo receber o material, recolher ao armazem o que precisa estar resguardado da acção do tempo, guardal-o, fornecel-o a medida que fôr pedido para a construcção, fazendo de tudo a competente escripturação. Esse empregado é o Sr. Joaquim Gomes de Almeida.

Desde 12 de Junho proximo passado que foram iniciados os trabalhos da superstructura da linha achando-se já assentados os trilhos em uma extensão de mais de 1200 metros, e, segundo o contracto celebrado com os mesmos emprezarios Amaral, Faro e Rademaker, que antes se haviam incum-

bido da preparação do leito da estrada, deve tudo se achar terminado de modo a se poder fazer a inauguração della no dia 25 de Janeiro proximo futuro.

Esse contracto para a superstructura da linha só foi assignado em data de 5 de Julho corrente; mas elle se achava desde muito antes assentado e justo entre as partes contractantes, de modo que o começo dos trabalhos, á elle relativos, até se effectuou antes de passada a escriptura, cuja integra aqui achareis no annexo n. 3.

Como complemento de tudo isso, que nôs promette a proxima abertura da linha ao trafego, temos a accrescentar que estamos munidos do pessoal seguinte, cujos contractos estão feitos.

| | |
|---|---|
| Walter John Hammond. | Chefe de officinas. |
| Thomaz R. Kennedy..... | Ajustador. |
| Thomaz Harris..... | Ajustador e torneiro. |
| Thomaz Funnel..... | Constructor de carros e waggons. |
| Henry William Crook.. | Ferreiro e caldeireiro. |
| Edward Swinerd..... | Conductor de locomotivas. |
| Edward Bench..... | Conductor de locomotivas. |

## Pessoal technico

No annexo n. 1 vereis a modificação, que no periodo designado houve no pessoal de engenheiros.

Ha mais a consignar o seguinte facto.

No dia 22 de Junho proximo passado chegou a esta capital de volta da viagem á Europa o nosso engenheiro em chefe Dr. João Ernesto Viriato de Medeiros.

Seria faltar a justiça e ao dever, se ao deixar o seu ajudante—Ernesto Diniz Street o cargo de engenheiro em chefe interino. que occupou durante a ausencia do Dr. Viriato de Medeiros, não lhe rendesse esta Directoria os merecidos encomios e não lhe dirigisse palavras, que lhe significassem o nosso reconhecimento.

Em todo o tempo de sua supplencia nelle encontrou a Directoria muito zelo pelos interesses da Companhia, muita intelligencia no desempenho de seus trabalhos, muita dedicação e amabilidade de tracto, feliz conjuncto, que por certo muito concorreu para o brilhante exito, que vamos conseguindo de nossos esforços.

Bem merecidos elogios lhe são devidos, e nôs é tarefa bem agradavel fazel-os.

## Compra do material na Europa

E' este um capitulo sobre que a Directoria chama muito instantemente a vossa attenção, porque, tendo sempre, desde o começo de nossos trabalhos, caminhado ella sob os reparos e censuras de alguns despeitados, que de olhar vesgo procuraram sempre seu descredito e o descredito da Companhia, foi o negocio da compra do material na Europa um dos pontos mais explorados para seus libellos difamatorios.

Mandamos o nosso engenheiro em chefe fazer essa compra.

Foi esse desde logo o thema de desafinadas e malevolas variações dos nossos censores.

Apregoou-se que esse passo fôra um grave erro da Directoria, porque só prestava para o escoamento de rios de dinheiro, que sahiam de nossos cofres para a bolsa d'aquelle feliz escolhido, que ia realisar a compra.

Mais avisada iria a administração da Companhia Paulista, continuavam os nossos arvorados juizes, se ella contractasse aqui o fornecimento do material com alguem, como fez a Companhia Ituana.

E por ventura esse alguem, perguntaremos nós, com quem contractassemos, trabalharia de graça em nosso proveito?!.. E a porcentagem, que lhe *tinhamos de pagar, não seria igual ou superior a* 11 contos, que despendiamos com o nosso engenheiro?!..

A Companhia Ituana, que seguio o systhema

aconselhado, paga ao seu empreiteiro 2 por % sobre o custo das encommendas na Inglaterra, sendo o cambio calculado a 24.

Ora, tomando essa base, e calculando sobre o que effectivamente nos custa o material, que é £ 55.595 3 s. 1 d., teremos que 2 por % desta quantia importam em £ 1112, que ao cambio de 24 equivalem á 11,120$000 da nossa moeda.

Eis ahi já pagando nós ao contractador do material mais do que pagamos ao nosso engenheiro, além da economia, que com este fizemos, pois a sua ida á Europa dispensou-nos a despeza de inspecção do material, que em taes casos sempre se paga.

Srs. accionistas, nesta deliberação, como em outras, a Directoria procedeu com muita reflexão e depois de aturado estudo.

De facto o meio de obter o material contractando-o com um empreiteiro tem a principio suas seducções e esta Directoria tambem inclinou-se a elle. Solicitou então de dois considerados negociantes que mandassem vir propostas da Europa, esperando assim poder dispensar a viagem do seu engenheiro.

Voltou porém ella do seu primeiro intento e determinou essa viagem sob o influxo das seguintes razões fundamentaes.

1.° Que com mais brevidade se conseguiria o material preciso, pois que indo o encarregado da Directoria á Europa e ahi achando-se ao alcance de todas as fabricas, em contacto com todos os concurrentes fornecedores, teria mais facilidade na escolha, mais liberdade no contracto, do que se estivessemos esperando a vinda de propostas, a discussão e a correspondencia precisa para nós decidirmos por uma dellas. Estava-se em Agosto do anno proximo passado, e não havia tempo a perder.

2.° Que differente cousa era escolher aqui por propostas vindas da Europa e por informações escriptas, ou ir as fabricas, dirigir os primeiros trabalhos, examinar os primeiros productos, cote-

jal-os com os padrões, corrigir-lhes as imperfeições, observar e aproveitar o que por ventura os progressos da sciencia e da arte houvessem innovado. Em muito menor escala todos os dias se vê que quem precisa de um certo fornecimento vae fazel-o em propria pessoa, se póde.

3.º Que dadas mesmo, como no caso, todas as condições de boa fé nos negociantes incumbidos da compra do material, ainda podia o fornecimento não ter todas as condições de perfeição por falta de conhecimentos technicos do encarregado.

Sem esses conhecimentos havia de por força elle se louvar na pratica e sufficiencia de outros, e ahi podia ser illudido.

O nosso engenheiro, profissional como é, tinha a sufficiencia propria e precisa para bem dirigir a escolha e encommenda.

4.º Que além da capacidade scientifica que militava em favor do nosso engenheiro, tinhamos nelle uma responsabilidade moral mais forte do que em outro qualquer.

O vinculo do seu contracto quanto a perfeição dos trabalhos era um estimulo e até um onus que o levava a bem servir.

Melhor nos deviamos achar com a responsabilidade de um homem preso a nós por um contracto e anteriores relações, que precisava viver entre nós, do que com homens residentes na Europa, perfeitamente desconhecidos no Brazil, e que no Brazil não têem de viver.

5.º Que, mesmo economicamente fallando, havia mais vantagem em enviar-se á Europa o nosso engenheiro em chefe, do que em empreitar com alguem o fornecimento do material. Em primeiro lugar o orçamento por elle elaborado deveria servir de limite aos gastos com esse material. Elle precisava não exceder esse quantum e até diminuil-o para justificar seus trabalhos scientificos e realisar suas solemnes promessas encerradas no mesmo orçamento. Outros não tinham a mesma prisão. Em segundo lugar com a viagem do nosso engenhei-

ro á Europa tinhamos é verdade uma despesa certa, que estava orçada em 11 contos de reis ; mas, para contrabalançal-a, já tinhamos a porcentagem, que as fabricas pagam á quem nellas contracta, e que, estava assentado com o mesmo engenheiro, redundaria em beneficio da Companhia. Além disso, indo o nosso engenheiro, toda a negociação seria directa entre elle e a fabrica ; fazendo-se a encommenda por meio de empreitada, teriamos uma serie de intermediarios entre a Companhia e os fornecedores. O augmento de tal pessoal quer dizer augmento de commissões, augmento de gastos, que por certo iriam á muito mais do que aquillo que nos devia custar a viagem do engenheiro.

Com effeito a Directoria commissionava ao individuo A no Brazil para que mandasse vir o fornecimento da Europa.

Este dirigia-se a seu correspondente B na Europa para ir se entender com os fabricantes.

Mas B, que morava por exemplo na França, precisava recorrer a C, seu correspondente na Inglaterra.

Mas B e C não são profissionaes, e por tanto, para fiscalisarem as condições do fornecimento, precisavam recorrer a D e E &c, engenheiros que os guiassem.

Ora ahi tinhamos entre a Directoria e as fabricas quatro, cinco, seis pessoas, que não tinham obrigação de trabalhar de graça ; ahi appareceriam as porcentagens, os gastos imprevistos, que montariam não se sabe a quanto.

Todas estas razões podiam ser capituladas nas tres cathegorias seguintes.

1.° Conseguir-se hia o fornecimento do material com mais brevidade.

2.° Conseguir-se-hia com mais perfeição.

3.° Conseguir-se-hia com mais economia.

Ellas determinaram a nossa deliberação, e o nosso engenheiro partio para a Europa.

No relatorio ultimo a Directoria vôs disse que

ella esperava poder demonstrar-vos em tempo que não tinha de que arrepender-se desse acto.

E' chegado o momento opportuno de fazer essa demonstração.

Segundo a tabella aqui annexa em n. 4. as commissões, que revertem em favor da Companhia pela compra do material, sobem já á £ 1413 10 s. 2 d.

Tem a Companhia porém ainda de receber da casa de C. de Bergues e Comp a commissão de £ 696, que será paga a medida que esta firma receber as sommas, que lhe são devidas pelos objectos á ella encommendados.

Deste modo as commissões totaes á favor da Companhia subirão a £ 2109 10 s. 2 d.

Desmorona-se assim o primeiro castello de accusação. As commissões, que pagam as casas da Europa pelas encommendas, que á ellas se fazem, não redundaram em beneficio do nosso agente e sim em beneficio da Companhia.

Outra vantagem colhemos dessa ida do nosso engenheiro á Europa.

Vereis na tabella aqui annexa em N.° 5 que os materiaes comprados por elle custaram preços muito inferiores aos da proposta mais vantajosa, que foi feita á Directoria.

Como já dissemos, o meio de comprar o material, mandando vir propostas da Europa e querendo se evitar a viagem de um nosso preposto, foi experimentado pela Directoria.

Recebeo ella então das casas fabricantes de— *Donnald Alkey e C.ª —Light Railway and material C.ª . —Ransomes e Rapier*—propostas que existem no nosso escriptorio.

Pois bem : a proposta mais favoravel dessas, é a de—*Ransomes e Rapier*—como vereis na dita tabella annexa.

Comparados os preços, que nos foram propostos por essa casa, com os que nôs custam os materiaes contractados, verifica-se uma economia de £ 2891 19 s. 1 d.

Acompanhae ainda na mesma tabella a comparação dos preços dos nossos contractos com os preços, que custaram os materiaes á Companhia da Estrada de ferro de Santos á Jundiahy, que foram tirados do contracto que corre impresso, feito com os empreiteiros Sharpes, e chegareis ao estranho resultado de que á nós, que estamos longe dos mercados da Europa, e por isso lutamos com mais difficuldades, á nós, que só achámos aberto o mercado da Inglaterra porque os mais estavam fechados pela estrondosa guerra entre a França e a Prussia, o material custou muito menos do que á Companhia Ingleza, que lá na Inglaterra tinha todas as vantagens sobre nós na compra do mesmo, e que fez essa compra nas condições normaes de paz na Europa!..

A differença é de £ 889/ 2 s. 1 d., suppondo que as quantidades delle fossem as mesmas para as duas Companhias.

Temos pois o seguinte resultado.

Differença entre os preços da proposta mais vantajosa (de *Ransomes e Rapier)* e os que nôs custão realmente o material. . . . . £ 2891 19 s. 1 d.

Commissões que recebemos. £ 2109 10 s. 2 d.

Total. . . . £ 5001 9 s. 3 d.

Esta cifra reduzida a moeda brasileira, ao cambio de 24, importa uma economia total de Rs. 50:014$625.

Addicione-se mais o que nôs devia custar a inspecção do material feita por um engenheiro na Europa, que varía entre 1 e 5 por %, conforme os materiaes inspeccionados, e que nós não pagamos, porque o inspector foi o nosso engenheiro, e a cifra de economias elevar-se-ha a muito mais.

Não fizemos na mencionada tabella (annexo N.º 5) a comparação dos preços das locomotivas, porque as diversas propostas referem-se a typos de machinas completamente diversos uns dos outros e nestas circunstancias qualquer comparação é impossivel.

Lembraremos entretanto que as que mais se aproximam do typo das nossas, isto é, as compra-

das para a estrada de ferro de Santos á Jundiahy, custaram £ 3000 cada uma, e as encommendadas para a Companhia Paulista custaram £ 2450.

Finalmente uma comparação ainda.

O nosso material, que tinha de vir da Europa, segundo o orçamento que foi feito pelo nosso engenheiro em chefe e apresentado á Directoria em data de 27 de Novembro de 1869, como podeis verificar no relatorio lido em sessão de assembléa geral de Março de 1870, era calculado em £ 75597.

A furia dos opposicionistas apoderou-se dessa peça official e no empenho de desmoralisal-a, averbou-a de insufficiente, qualificou-a de *pequeno quadro, que pomposamente se baptisou com o nome de orçamento,* e por ahi disse um jornal que nôs agredia: —*Tudo se explica pelo empenho que ha de se fazer crêr aos accionistas que as obras não excederão de 3:600:000§ rs.*

Pois bem: o material está hoje comprado: custou apenas £ 55595 3 s. 4 d., havendo assim uma differença a favor da Companhia de £ 20001 16 s. 11 d., que, ao cambio de 24, importa em Rs. 200:018§458.

As Pythonissas agoureiras haviam lido no futuro terriveis desenganos, crueis decepções.

Nós hoje fallamos com a linguagem firme, que se basêa no passado, e marcamos as vantagens que temos côlhido.

O tempo e os factos, Srs. accionistas, tem sido assim um inflexivel alliado para nôs dar triumphos sobre os nossos desaffectos !..

## Desapropriações

A tabella annexa em N.° 6 demonstra-vôs quaes as desapropriações feitas e quaes as que ainda restam realisar.

## Chamada de capitaes

Depois do ultimo relatorio realisou-se a sexta e a setima chamadas de capitaes na razão de 10 por

%, findando-se o prazo daquella á 20 de Abril proximo passado e o desta á 26 de Junho,

A sexta chamada foi autorisada por officio do Governo Provincial de 14 de Março do corrente anno.

A setima por officio de 22 de Maio.

A sexta rendeo Rs. 493:460$000.

A setima rendeo Rs. 493:260$000.

No annexo N.° 7 vereis qual a apuração dos accionistas, que estão hoje effectivamente em commisso.

Acha-se determinada e annunciada a oitava chamada de capitaes na razão de 10 por %, autorisada por officio do Exm. Governo provincial de 11 do mez corrente, devendo o prazo da recepção delles correr de 15 a 31 de Agosto proximo futuro.

Segundo os nossos calculos, com mais 10 por % de entradas além da oitava chamada, teremos o capital sufficiente para a conclusão das obras e assim dar-se-ha que a chamada total da Companhia será de 75 por % ou pouco mais.

## Dividendos

Foi annunciado a 1.° de Fevereiro proximo passado o terceiro dividendo da Companhia na razão de Rs. 1$230 por acção, o qual tem sido pago.

Vencido o primeiro semestre do corrente anno de 1871, já foi sollicitado a 11 do corrente mez do Exm. Governo provincial o pagamento do respectivo juro, e por officio de 20 foi communicada á esta Directoria a ordem expedida ao Thesouro Provincial mandando satisfazer aquelle pedido.

Por estes dias será annunciado o pagamento do quarto dividendo.

## Capital garantido

A commissão encarregada de fazer a liquidação do capital, que deve ter definitivamente a garantia de juro, apresentou a 14 de Março proximo passado

ao Exm. Governo Provincial o seu trabalho relativo ao periodo de Março de 1869, epocha das primeiras despezas da Companhia, á Junho de 1870.

Dividiu ella essas despezas em duas cathegorias, que denominou—*despezas de liquidação actual* e —*despezas de liquidação futura*—isto porque as despezas em geral, uma vez feitas, são definitivas, pódem ser liquidadas ; mas as despezas com trabalhos de construcção são por em quanto provisorias e pódem variar posteriormente no seu valor pela razão seguinte :

Em construcção de estradas de ferro, fazendo-se progressivamente as obras, são ellas medidas em periodos certos, que na Companhia Paulista são mensaes em cada uma das tres secções em que está dividida a estrada. Esta medição tem apenas por fim conseguir-se uma base aproximativa para por ella se effectuarem os pagamentos parciaes aos empreiteiros. Mas o que determina definitivamente o custo real da obra é uma medição final, que se faz depois de completa e inteiramente terminada a construcção da estrada.

Esta medição final póde trazer um de dois resultados ; ou os pagamentos periodicamente feitos aos empreiteiros são insufficientes e abaixo do valor do trabalho realisado, e então deve a Companhia aos mesmos a indemnisação do que receberam de menos nos pagamentos periodicos, ou estes pagamentos foram superiores ao que realmente se deve pela obra realisada, e então faz a Companhia desconto sobre a caução, que fica depositada nos seus cofres, deduzidas dos pagamentos periodicos, e que é mesmo destinada a garantir esta e outras eventualidades.

Por isso houve uma verba de 148:188$676, que ficou definitivamente liquidada ; mas houve outra de 132:223$535, que só foi apresentada ao Governo como uma noticia dos gastos de construcção, mas cuja cifra poderia mais tarde variar.

E'-nos lisongeiro tambem communicar-vôs que a commissão informou ao Governo que achou regu-

lar a escripturação da Companhia, e não encontrou despeza alguma que devesse ser glosada.

Em officio de 16 de Março proximo passado o Exm. Presidente da Provincia fez sciente á esta Directoria que approvava as contas e parecer da commissão lavrado tal como fica expendido.

Progride a commissão nos seus trabalhos e já remetteu em data de 19 do corrente ao Governo seu parecer sobre as contas do semestre de Julho á Dezembro de 1870, o qual foi egualmente favoravel.

Não ha porém ainda decisão do Governo a respeito.

## Contabilidade

Está em dia esta parte do serviço, como podeis ver nos livros, que estão a vossa disposição.

Pelo balanço annexo em n. 8 conhecereis o estado economico da Companhia até 30 de Junho proximo passado.

## Isempção de direitos

Na fórma da clausula 3.ª do Decrecto n. 4,428 de 27 de Outubro de 1869 está esta Companhia isempta de pagar direitos de importação dentro do praso marcado para conclusão das obras, e nos dez annos, que á ella immediatamente se seguirem, sobre trilhos, machinas, e mais objectos de construcção e trabalhos da empreza.

Entretanto como um aviso do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras publicas, de 17 de Abril do corrente anno, ordenou que, para as emprezas existentes nesta Provincia gosarem do favor da isempção de direitos, necessario era que remettessem annualmente uma tabella contendo a qualidade e quantidade do material preciso para o seu serviço, conforme já fôra determinado em aviso circular de 3 de Dezembro de 1869, começou esta Directoria a encontrar embaraços na Alfandega de Santos quanto ao goso d'aquella isempção.

Em consequencia d'isso foi requerida em data de 19 de Maio proximo passado ao Governo Geral a dispensa d'aquelle onus de apresentar a dita tabella de materiaes, já porque parece que a circular invocada para justificar a exigencia refere-se ao tempo de *serviço* de uma estrada de ferro e não ao tempo de sua *construcção* : já porque era impossivel cumprir aquella exigencia, pois que, tendo-se mandado o nosso engenheiro em chefe á Europa contractar o fornecimento depois de examinar as innovações da sciencia e da arte, não tinhamos ainda uma relação exacta e completa do material que nos seria remettido.

Em data de 19 de Junho proximo passado o Ministerio dos Negocios da Fazenda expedio o aviso, que manda despachar livres de direitos na Alfandega de Santos os objectos destinados á Companhia Paulista, e que determina que se marque á mesma o praso de tres mezes para apresentação da relação de que trata a Ordem n. 31 de 17 de Março ultimo.

## Negocios com a Companhia Ingleza

Ha duas questões, que desde o começo de nossos trabalhos têem preoccupado os espiritos daquelles que acompanham com interesse os negocios da Companhia Paulista.

1.º Faz-se estação em Jundiahy?

2.º Transitam os carros da Companhia Paulista pela linha Ingleza?

A segunda d'estas questões foi recentemente discutida na imprensa pelo Presidente da Directoria. A importancia d'ella, porém exige que lhe dediquemos um capitulo especial para que na peça official, que semestralmente vôs offerecemos, e que deve encerrar o historico da sociedade, não haja a omissão de factos interessantes, que a tal respeito têm occorrido.

Fallemos antes da

## 1.ª QUESTÃO

Fazemos estação em Jundiahy?

Esta questão já está de algum modo resolvida pelo Exm. Governo Provincial, pois que, quando em Janeiro de 1870 o Presidente da Provincia, que então servia, approvou a planta da estrada, que a Companhia pretendia realisar, e no projecto encontrou quatro estações entre Jundiahy e Campinas, sendo uma d'ellas por prevenção collocada em Jundiahy para ficar a Companhia Paulista resguardada de qualquer eventualidade, adherio ás observações do engenheiro, cujo parecer ouvio, acerca da mesma planta e projecto, e do qual remetteu cópia á esta Directoria.

N'esse parecer, datado de 28 de Dezembro de 1869, dizia o engenheiro no capitulo intitulado— *Estações e mais edificios.*

« —A estação de Jundiahy é completamente « desnecessaria por ser do interesse da Companhia « da via ferrea de Santos á Jundiahy receber em « qualquer de suas estações passageiros e cargas pa- « ra as da outra Companhia e vice-versa. »

Notae que este parecer, além da consideração que lhe dá a reputação scientifica do illustrado Dr. Firmo José de Mello, que o elaborou, tinha mais, para lhe robustecer a força, a circumstancia de ser esse profissional o Engenheiro Fiscal da estrada de ferro de Santos á Jundiahy, auctoridade competente para entender se a Companhia proprietaria d'essa estrada tinha ou não o dever de prestar a sua estação de Jundiahy para estação commum.

Assim entendendo o illustrado auctor do parecer, assim determinando o Presidente da Provincia, que approvou esse parecer, nada mais fizeram do que interpretar a clausula 2.ª das que baixaram com o Decreto n. 1759 de 26 de Abril de 1856 e que encerram o contracto feito pela Companhia Ingleza com o nosso Governo.

Essa clausula diz o seguinte:

« O Governo terá o direito de decidir se as es-
« tradas de ferro, que tenham de ser para o futuro
« concedidas, *poderão usar da primeira, ou das ou-*
« *tras estações da linha,* sobre que versam estas con-
« dições. »

Não é licito, pois, á Companhia Ingleza oppôr-se ao uso da estação de Jundiahy, e o nosso Governo Provincial já determinou de modo que alli não fizemos estação.

Necessario porém era providenciar sobre detalhes a respeito desse uso, e então sollicitámos para isso a intervenção do Governo Provincial em officio de 24 de Abril proximo passado.

## 2.ª QUESTÃO

Transitam os carros da Companhia Paulista pela linha ingléza?

Esta questão occupa a attenção da Directoria desde Fevereiro de 1870.

Já desde esse tempo ella dêo passos para chegar a um accordo com a Companhia Ingleza.

Para esse fim officiou a 10 daquelle mez e anno ao superintendente nesta cidade Daniel M. Fox, allegando que, sendo de toda a conveniencia que as duas Companhias, marchassem de accordo quanto ao trafego de suas linhas, e, devendo por isso ellas entrar em convenções, necessario era que elle superintendente pedisse instrucções á sua Directoria e amplos poderes para tratar com a Companhia Paulista, declarando quaes as condições sob que o contracto poderia ser feito.

Aqui vôs offerecemos em annexo N.º 9 a integra desse officio, para que aprecieis como á um pedido de propostas em qualquer sentido, se deo por parte da Companhia Ingleza um caracter de proposta feita por nosso lado.

Com effeito o superintendente officiou para Londres.

A resposta porém, que veio, já não foi na conformidade do pedido, pois limitou-se a Directoria Ingleza a declarar - que faria tudo quanto estivesse ao seu alcance para trabalhar em harmonia com a Companhia Paulista, aguardando mais informações e pormenores para em occasião opportuna, *anciosa concordar com qualquer dos modos propostos para conducção do trafego de Campinas.*

Como era natural, a Directoria da Companhia Paulista, que havia pedido a apresentação das bases ou condições sob que o contracto poderia ser feito, não podia contentar-se com essa resposta só promettedora de muito boa vontade, de muito bons desejos de accôrdo, mas sem os dados positivos que haviam sido sollicitados.

Em consequencia incumbiu-se um dos Directores de ir pessoalmente fallar ao superintendente da estrada de ferro ingleza, á vêr, se este corrigia o laconismo da resposta de sua Directoria, e se apresentava as bases de um contracto.

Pouco ou quasi nada se adiantou.

O superintendente, que era procurado como superintendente, respondeu como simples particular: esperava-se uma peça official, em que, segundo as instrucções de sua Directoria, dicesse francamente qual o accôrdo possivel, e apenas se colheo uma carta de individuo a individuo, em que haviam idéas para accôrdo, mas em que muito se cogitou de declarar que eram simples lembranças de Fox, mero particular, mas não uma correspondencia official do superintendente.

Estranho procedimento !...

A Companhia Paulista tinha necessidade de tratar com a Companhia Ingleza acerca de um assumpto e serviço, que era muito conhecido desta: dirige-se francamente á ella, e diz —faça sua proposta—

A Companhia Ingleza mette-se atraz de nuvens e responde—«tenho muito boa vontade».

E' uma resposta que não responde.

Provocado seu representante nesta Provincia a

ser mais explicito, despe-se primeiro da qualidade e posição official, e responde depois apontando algumas *idéas* ou *lembranças*.

Forçoso foi contentarmô-nos com as lembranças individuaes do Sr. Fox e sujeitamol-as a discussão.

Foram julgadas inacceitaveis.

Essas lembranças eram todas no sentido de entregar-se o trafego da linha Paulista á Companhia Ingleza, repartindo-se depois os rendimentos da estrada com porcentagens desvantajosas a nós.

Era uma verdadeira mutilação da nossa Companhia e uma quasi absorpção della pela Companhia Ingleza,

Organisou então esta Directoria um projecto de accôrdo, que lhe pareceu muito rasoavel, até por que, em condições identicas, ha actualmente em vigor contractos semelhantes na Inglaterra, França, Belgica, Allemanha, e mais Estados da Europa.

Esse projecto consta do annexo N.° 10.

A idéa capital delle é o transito reciproco pelas duas linhas, fazendo cada Companhia o seu trafego independente.

Mandou a Directoria essa peça directamente á Londres para ser presente á Directoria da Companhia Ingleza, aproveitando a ida do seu encarregado da compra do material.

A 20 de Outubro proximo passado, como vereis no annexo sob N.° 11, foi respondido que só era aceitavel negociação no sentido de ser feito o trafego da Companhia Paulista pela Companhia Ingleza, e ahi notou-se afinal que o projecto apresentado era inteiramente differente das *duas propostas* que em data de 10 de Fevereiro de 1870 haviam sido feitas.

Julgai vós mesmos se ha *duas propostas* no nosso officio, que consta do annexo N.° 9, ou se, indicando-se dous meios de accôrdo, simplesmente pede-se que a fórma desse accôrdo, ou outro, viesse proposta pela Companhia Ingleza.

Deante de tal obstinação, esta Directoria, que

não se receava da imposição da Companhia Ingleza, porque sabia onde estava a força que a obrigaria a dar transito por sua linha, remetteu-se ao silencio aguardando a occasião opportuna de fazer reviver a questão.

Comprou-se, entretanto, todo o trem rodante preciso, significando-se assim que era formal e inabalavel a resolução de não se entregar o nosso trafego á Companhia Ingleza.

Aproximando-se mais tarde a epocha em que vão ser terminadas as obras, e em que a estrada deve começar a funccionar, no já citado officio de 24 de Abril proximo passado foi tambem chamada a attenção do Governo Provincial para essa questão de transito, que parecia ter uma clara e facil solução na clausula 45.ª do contracto, que a Companhia Ingleza celebrou com o nosso Governo e que baixou com o Decreto de 25 de Abril de 1856.

Achava-se ainda o Governo Provincial estudando a questão, quando recentemente publicou-se o Aviso do Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, de 6 do corrente mez de Julho, em que o Governo declara « que convém « recommendar ao engenheiro fiscal da estrada de « ferro de Santos á Jundiahy—que formúle as ba- « ses do regulamento, que deve ser expedido na « conformidade da clausula 45.ª das condições an- « nexas ao Decreto de 26 de Abril de 1856, afim de « que o Governo Imperial possa regular a policia « do serviço e estabelecer a taxa das tarifas, que as « novas linhas têem de pagar á Companhia da es- « trada de ferro de Santos á Jundiahy, e vice-versa.»

E' pois hoje a questão de transito uma questão solvida; e aquillo que amigavelmente pedimos com a franqueza e urbanidade de uma empreza irmã pela natureza de operações, só o vamos conseguir —pela ordem que vem de cima!

124

## Negocios com a Companhia Ituana

No ultimo relatorio, que vôs apresentámos em Janeiro do corrente anno, vistes a moderação e conveniencia com que os nossos negocios com aquella Companhia, já então bem perturbados, vôs foram relatados.

Não recebemos em permuta igual cortezia!

O ultimo capitulo do relatorio da Directoria da Companhia Ituana, apresentado em sessão de 9 de Abril do corrente anno, narra os factos concernentes ás nossas relações de um modo que não nôs convém deixar sem a rectificação, que vamos fazer.

Em Abril de 1870 o Presidente da Directoria da Companhia Ituana dirigio-se a esta cidade e fallou *particularmente* a alguns membros da Directoria da Companhia Paulista, acerca do entroncamento da linha Ituana em nossa estrada.

Não fez *uma proposta* a respeito, como se diz no relatorio da Directoria da Companhia Ituana, porque não podemos suppôr que o illustre Presidente daquella Directoria chame *proposta*, ou uma peça official, ligeiros apanhamentos de dados estatisticos da producção agricola, que tinha de ser exportada pela estrada Ituana, e calculos em borrão feitos por seu Engenheiro em Chefe, demonstrativos de apregoadas vantagens, que a Companhia Paulista tirava desse entroncamento, mas tudo sem assignaturas, sem a ordem e formulas, que pede a correspondencia official.

Os Directores da Companhia Paulista, á quem assim se dirigio particularmente o Presidente da Directoria da Companhia Ituana, expuzeram então suas opiniões individuaes com maiores ou menores exigencias, mas todos garantiram a melhor vontade e a modificação de suas ideias no sentido o mais favoravel á Companhia Ituana quando trabalhassem em Directoria.

Não podia, porém, a questão ter uma solução prompta e de momento, porque era preciso estudo e reflexão.

Com effeito mandou esta Directoria ouvir a respeito da parte technica o seu Engenheiro em Chefe, e quanto á parte administrativa e economica, passou a estudal-a por si, tomando até um dos Directores, o Illm. Sr. Ayres Gameiro, o trabalho de fazer uma viagem para colher informações que tinham de basear nossa deliberação.

No estudo dessa proposta de entroncamento appareceu outra questão mais importante, que interessava ás duas Companhias e sobre a qual não fallára o illustre Presidente da Companhia Ituana: era a questão da nossa zona privilegiada.

Esse silencio está consignado n'um parenthesis á pagina 13 do relatorio ultimo da Directoria da Companhia Ituana ! !

Havendo pois duas questões a resolver, por carta de 15 de Maio de 1870 foi convidado o illustre Presidente da Directoria da Companhia Ituana para vir a esta capital tratar das mesmas, quando estivessem presentes todos os membros da Directoria da Companhia Paulista, pois a importancia dos negocios aconselhava que fossem elles decididos pela administração completa da Companhia.

Não houve resposta alguma á essa carta.

Diz o relatorio da Companhia Ituana que em fins de Maio daquelle anno dirigio-se de novo o illustre Presidente de sua Directoria á esta cidade e fallou outra vez aos membros desta Directoria sobre a questão do entroncamento, desanimando então de conseguir accôrdo em vista das pretenções exageradas com que se encontrou.

Não temos a menor recordação dessas conferencias com o illustre Presidente da Directoria Ituana, porque não podemos conservar na memoria o que se conversou nas portas das lojas, nas esquinas das ruas, ou nas ante-salas do escriptorio.

O que é exacto é que aquelle illustre Presidente nunca apresentou á esta Directoria, nem ao Presi-

dente della, uma peça official sobre a questão do entroncamento—e que, convidado por carta de 15 de Maio a vir tratar do assumpto perante a Directoria plena da Companhia, nunca acudio ao convite, á que nem se quer respondeu, dando-se por desanimado com as conversas particulares, quando aliás podia contar com a melhor vontade de todos os Directores.

Estavam as cousas neste pé, quando em Maio do anno proximo passado, fazendo a Companhia Ituana seus estudos definitivos no terreno, entre a estação de Jundiahy e a ponte do rio do mesmo nome, julgou-se com o direito de mandar plantar estacas definitivas de sua linha, invadindo o leito da linha cega e viva da Companhia Paulista e assentando até a ultima dessas estacas sobre o eixo da nossa linha viva; o que de mais a mais foi feito sem respeito a deferencias que nôs erão devidas, senão por outros motivos, ao menos pelo nosso direito de propriedade á aquelle solo.

Em sustentação desse direito, foram aquellas estacas arrancadas.

Dêo isso lugar á reclamação de duas naturezas por parte da Companhia Ituana.

1.º não ter a Companhia Paulista guardado cortezias para com ella, arrancando suas estacas.

2.º não ter respeitado seu direito sobre aquelle lugar, *porque a Companhia Ituana pretendia alli ter direitos!..*

E' interessante ver assim levantar questão de deferencia e de brios offendidos quem não teve deferencias invadindo terreno alheio sem o consentimento de seu dono, e alli fazendo actos turbativos de posse, expondo-se ao justo desforço de que usou a parte offendida!

Era interessante ver ainda o raciocinio com que a Companhia Ituana queria demonstrar seu direito no lugar da questão.

Porque tinha alli plantado estacas em Maio de 1870, porque a planta provisoria de sua linha fôra approvada em 25 de Agosto do mesmo anno, e a

definitiva em meado de Novembro, *teve ella ipso facto desapropriados os terrenos de seu traçado! !!*

Notae as seguintes datas e julgae da procedencia de tal pretenção.

Em Agosto de 1869 terminou a Companhia Paulista seus estudos definitivos de campo.

Os trabalhos de escriptorio, relativos a organisação da planta e perfil longitudinal da estrada, ficaram terminados em Setembro do mesmo anno.

Abrio-se logo uma valeta, que marcava o eixo da linha desde Jundiahy até Campinas, e ahi foram plantadas estacas de cem em cem metros.

Os desenhos de planta e perfil foram apresentados ao Governo, e á 18 de Janeiro de 1870 foram definitivamente approvados.

Esse acto de approvação produz effeitos juridicos muito importantes, que o Decreto n. 1,664 de 27 de Outubro de 1855 assim declara:

« —Pela approvação das plantas entender-se-
« hão desapropriados em favor das Companhias
« incumbidas da construcção das estradas de ferro
« todos os predios e terrenos comprehendidos total
« ou parcialmente nos planos e plantas das respec-
« tivas estradas, que forem necessarias para a sua
« construcção, estações, serviço e mais dependencias. »

Portanto em Janeiro de 1870, quando ainda a Companhia Ituana não era mais do que uma aspiração, porque não existia, já a Companhia Paulista tinha desapropriado, por força do Decreto e da approvação de suas plantas, os terrenos, que lhe eram precisos.

Notae ainda outra circumstancia muito importante.

A Companhia Ituana diz que em Maio de 1870 já tinha direito no logar em que plantou estacas: firma esse direito na razão de ter *plantas approvadas*, entretanto é certo que em Março de 1871 ainda a Companhia Ituana não tinha plantas approvadas no logar da questão ! ! !



126

Era evidente a falta de razão da Companhia Ituana.

Nestas circumstancias só lhe restava pedir accordo, mas com termos razoaveis e propostas possiveis: seu officio, porém, de 10 de Janeiro de 1870, aqui annexo em n. 12, era antes estimulante do que conciliador.

Não obstante, em sessão de Directoria do dia seguinte ao do citado officio, resolveu-se que, não sendo acceitaveis as mais propostas feitas, ficava dependente de estudo a ultima, que consistia em unirem-se os aterros e obras das duas Companhias desde o ponto em que as duas linhas se approximam a quem da ponte do rio Jundiahy até a estação ingleza.

A Directoria já vôs fallou no ultimo relatorio d'esta proposta, que estava então em estudos.

O resultado d'esse estudo foi resolver-se a não acceitação d'ella por solidas razões, que foram expendidas, tão solidas que o illustre Presidente da Directoria da Companhia Ituana disse depois em peça official—*que a união das duas linhas paralellamente podia occasionar inconvenientes.*

Convencida então a Directoria da Companhia Ituana da sua falta de direito, ordenou a 8 de Fevereiro de 1871 á seu engenheiro em chefe que traçasse a linha *por fóra dos terrenos da Companhia Paulista* (vide annexo n. 13).

O engenheiro, porém, não cumprio a ordem: achou que não podia deixar de atravessar uma parte do *terreno desapropriado* pela Companhia Paulista e alli mandou plantar novas estacas.

Pela segunda vez a Companhia Paulista desforçou-se mandando arrancal-as, e fez mais, recorreu logo ao poder judiciario pedindo mandado de manutenção de posse, que lhe foi concedido á 16 de Março do corrente anno para que no futuro se evitassem novas perturbações de seus direitos, o qual mandado foi intimado ao engenheiro chefe da secção, Roberto Habersham, ficando sem seguimento a precatoria para ser intimada a Directoria Itua-

na porque depois desappareceu a necessidade disso.

Chegadas ao cousas a este ponto, recorreu essa Directoria ao Presidente da Provincia em officio de 18 de Março do corrente anno, e, calando a circumstancia da intervenção do poder judiciario na questão das estacas, pedio ao poder administrativo *uma decisão breve.*

O Governo provincial, tomando então a posição de medianeiro entre as duas Companhias, e querendo resolver a questão de arrancamento das estacas, da zona privilegiada, e todas as mais pendentes e futuras, convidou por officio de 24 de Março a Directoria da Companhia Paulista a um accordo, que permittisse o entroncamento das linhas.

Esta Directoria respondeu em officio de 28 de Março que jámais se recusára a esse accordo, que nunca fôra procurada officialmente para elle, que estava prompta a fazel-o, mas não confiava nos seus esforços particulares, porque era patente o pendor, que tinha a Companhia Ituana pela Companhia Ingleza, levada talvez por promessas de grandes vantagens.

Em data de 11 de Abril do corrente anno consultou o Exm. Governo Provincial á esta Directoria sobre as bases de accordo, que constam do annexo n. 14.

Foi respondido a 15 do mesmo mez, que ficariam acceitas as bases propostas com as modificações constantes do annexo n. 15.

Em 21 de Abril, achando-se na presidencia da Provincia o Exm. Sr. Conselheiro Vicente Pires da Motta, approvou as bases de accordo com as modificações propostas e marcou a porcentagem de 5 por % do liquido do producto da zona privilegiada, que a Companhia Ituana pagaria á Companhia Paulista como reconhecimento do privilegio desta.

Fez mais.

Mandou chamar a palacio o Presidente desta Directoria e recommendou-lhe que naquelle mesmo dia fizesse passar a respectiva escriptura de accordo entre as duas Companhias para ser assignada

127

pelo Presidente d'esta Directoria e pelo Presidente da Directoria da Companhia Ituana, que se achava então nesta capital.

Assim se fez.

Naquelle mesmo dia, nas notas do tabellião Gomes, foi assignada a escriptura, cujo theor aqui achareis no annexo n. 26.

Ficou assim assentado por escriptura publica e por determinação do Exm. Governo Provincial, que é interessado na materia, como fiscal da prestação de juros garantidos pela Provincia, que a linha da Companhia Ituana viria entroncar na linha da Companhia Paulista.

Parece-vos que ficou terminada a questão de entroncamento?!

Engano!!

Em officio de 11 de Maio o Presidente da Directoria da Companhia Ituana levanta questão a respeito do ponto de entroncamento das duas linhas, pretendendo que não havia para isso uma localidade conveniente, pois que o ponto indigitado ficava muito perto da estação ingleza, e pedindo que se designasse um dia em que os engenheiros de ambas as Companhias se transportassem ao logar para conferenciar a respeito.

A todos parecerá estranho, que tal questão viesse apparecer depois de firmada a escriptura: a todos parecerá incrivel que o illustre Presidente da Directoria da Companhia Ituana se prestasse a vincular a sua Companhia por um contracto sem os estudos precisos: a todos parecerá inexplicavel que em Maio de 1871 a Directoria da Companhia Ituana duvidasse da existencia de um lugar conveniente para o entroncamento, quando já em Abril de 1870 foi ella que começou a fallar nesse entroncamento!!

Seja como for: fez-se a conferencia de engenheiros a 22 de Maio do corrente anno e estiveram presentes a ella mais o Presidente da Directoria da Companhia Ituana e o Director Illm. Sr. João Teberiçá Piratininga.

O nosso Engenheiro assignalou como ponto

conveniente para o entroncamento o logar onde fica o corte n. 3 da nossa linha, á uma distancia de 2,381 metros do ponto terminal dos trilhos da Companhia Ingleza.

Diminuia assim a Companhia Ituana consideravelmente o comprimento de sua linha, pois é aquelle o ponto mais distante possivel da estação ingleza para o entroncamento.

Medindo-se na planta da estrada projectada da Companhia Ituana a extensão que ha de tal localidade até o seu ponto zero, que fica na estação ingleza, verifica-se uma extensão de 2,696 metros: mais de 2 1/2 kilometros de economia na construcção para a Companhia Ituana e isso justamente onde ha o trabalho pesado de um aterro sobre o tremedal do Guapeva.

Taes razões e outras convenceram o Director da Companhia Ituana o Illm. Sr. Teberiçá, que declarou nesse acto ao nosso Engenheiro que, segundoa sua opinião o entroncamento da linha Ituana devia-se fazer no ponto da linha Paulista, que elle acabava de indicar, fosse embora necessario um accrescimo de despeza no movimento de terras, mas accrescimo insignificante para uma empreza de dois mil e quinhentos contos, e quando sobretudo, para não fazer hoje o entroncamento na linha Paulista, seria preciso fugir de uma escriptura assignada.

As ideias desse Director, porém, não prevaleceram, porque *nesse mesmo dia*, 22 de Maio, mesmo em Jundiahy, o Presidente da Directoria da Companhia Ituana officiou ao seu empreiteiro, mandando continuar as obras como se não tivesse de haver entroncamento na linha da Companhia Paulista (vide annexo N.° 17).

Note-se, porém, ainda que, dando essa ordem ao empreiteiro a 22 de Maio, *só a 31 desse mez* officiou á esta Directoria communicando que a Directoria Ituana havia resolvido fazer o entroncamento na estação ingleza e não na linha da Companhia Paulista ! !

Como é que a Directoria da Companhia Ituana,

128

ou seu Presidente, resolve assim *auctoritate propriâ* contra a lettra expressa de um contracto e de uma escriptura publica, é cousa que não averiguamos.

Como, porém, em peça official já se dice que a escriptura assignada pelo illustre Presidente da Directoria da Companhia Ituana, para vigorar, ficou dependente de approvação da mesma Directoria, chamamos a vossa attenção para a clausula 6.ª da referida escriptura, que aqui transcrevemos.

« — Os dous Presidentes das duas Directorias « obrigam-se a trocar em prazo breve cópias das « actas das duas respectivas Directorias, que os ha- « bilitam a firmarem o presente accôrdo e que o « consolida inteiramente. — »

O Presidente da Directoria da Companhia Paulista, assignando a escriptura de 21 de Abril, tinha a competente autorisação na acta de sessão da sua Directoria, celebrada a 15 do mesmo mez.

O Presidente da Directoria da Companhia Ituana, ou tinha igual autorisação e não se sabe então como pretende agora que o contracto de 21 de Abril ficava dependente de approvação de sua Directoria, ou não tinha tal autorisação, e não se sabe nesse caso como assignou aquella escriptura.

Diante desse procedimento esta Directoria levou ao conhecimento do Exm. Governo Provincial a série de factos, que acaba de expôr, e perante elle, bem como perante a Directoria da Companhia Ituana, na mesma data de 15 de Junho do corrente anno, fez a formal declaração de que, sem a realisação integral do contracto celebrado por escriptura publica de 21 de Abril, a faculdade concedida pela Companhia Paulista á Companhia Ituana, de estabelecer estações dentro da zona privilegiada daquella, ficava caçada.

Não é nosso proposito liquidar direitos que nôs deo aquella escriptura.

Os proveitos que tiramos do entroncamento da linha Ituana são tão escassos, os antecedentes da simples visinhança com ella são tão cheios de encommodos para nós, que mal avisados iriamos se hoje quebrassemos lanças para estreitar relações,

que tantos dissabores promettem, se calcularmos o futuro pelo passado.

Não: é melhor correr uma esponja nos successos anteriores, como dice a Directoria Ituana no final de seu relatorio, e caminhe nossa irmã longa jornada de prosperidade e progresso, mas.... longe de nós !!!...

Estes são os votos da Directoria da Companhia Paulista.

## Conclusão

Temos feito alguma cousa, Srs. Accionistas.

Antes do prazo previsto as obras vão ser terminadas.

E os creditos da empreza parece que não têem perigado, apezar das aves agoureiras que em torno della têem esvoaçado desde o seu nascimento até hoje.

Os mineiros do mal bem têem procurado cavar o descredito e a ruína da Companhia, mas só têem conseguido lacerar as unhas e curtir a propria dôr; porque a empreza florece cada vez mais.

O elogio mais eloquente que se póde fazer desse florescimento é a progressiva agitação, que começa a havar nos mercados entre os que negociam acções da Companhia Paulista.

Procura-se uma acção para pagal-a ao par e com difficuldade se encontra!

Temos dito tudo.

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, aos 20 de Julho de 1871.

Dr. Clemente Falcão de Sousa filho,
Presidente da Directoria.

Martinho da Silva Prado.

Ayres Coelho Silva Gameiro. (*)

(*) Não está assignado pelos Directores Exms. Srs. Senador Francisco Antonio de Sousa Queiroz e Dezembargador Bernardo Avelino Gaivão Peixoto, por se acharem ausentes da capital.

ANNEXO N.º 1

# Relatorio do Engenheiro em Chefe

Companhia Paulista.—Estrada de ferro de Jundiahy á Campinas.—Escriptorio Technico S. Paulo 20 de Julho de 1871.

Illm. Sr.

Cabe-me hoje a honra de apresentar á V. S. para que se digne de levar ao conhecimento da Directoria o relatorio do serviço technico durante o semestre findo.

## Pessoal Technico

Na minha ausencia, em commissão da Directoria na Europa, esteve dirigindo como engenheiro em Chefe interino, o 1.° engenheiro da Companhia o Sr. Esnestò Diniz Street. Com um tal substituto estava certo de que o serviço em cousa alguma padeceria, porque este engenheiro, que sempre mereceu-me a mais distincta amisade e a mais plena confiança, difficilmente será excedido em zelo, intelligencia e conhecimentos profissionaes. Voltando ao meu posto não tive senão motivos para congratular-me pela escolha que havia feito, e V. S., que tantas occasiões tem encontrado para apreciar as qualidades d'aquelle á quem refiro-me, muito justamente já rendeu-lhe os merecidos elogios.

No restante do pessoal sob as minhas ordens houve uma pequena alteração devida á demissão que pedio o engenheiro ajudante o Sr. Hilario Le Page, o qual foi substituido pelo Sr. W.A. Rietmann, e este pelo Sr. C. Kastem.

## Despesas com o serviço technico

As despesas com este serviço nos seis mezes passados, como se mostra pelo mappa n. 1 montam a Rs. 81.636$146, dos quaes a Directoria retem como caução em virtude do artigo 6.° do contracto que a 13 de Março de 1870 com ella celebrei a somma de Rs, 12:245$468. O total despendido até hoje é de Rs. 158:555$654, e a caução no mesmo periodo é de Rs. 23:783$347.

## Operarios

O mappa n. 2 mostra que a media de operarios empregados em todos os trabalhos da linha sobe diariamente a 1031. Comparada esta media com o numero da quinzena ultima do mez de Abril que era de 1437, acha-se uma differença de 406 operarios, differença facilmente explicada pelas copiosas chuvas do mez findo e o seu não pequeno numero de dias santificados, nos quaes muitos abandonaram o trabalho para entregarem-se a toda sorte de devertimento.

A respeito do estado sanitario dos operarios sinto não poder por agora informar, por não terem os empreiteiros até esta data enviado o quadro demonstrativo a elle concernente.

## Movimento de terras

O movimento de terras approxima-se de sua conclusão, e tudo faz crer que os empreiteiros lograrão findal-o no dia 15 de Setembro proximo futuro. A mim parece fora de questão que, dada a circumstancia de tempo favoravel, este serviço ficará prompto ao mais tardar no fim do precitado mez. A seguinte descripção de trabalhos em cada uma das secções melhor mostrará a razão do meu dito.

## 1.ª SECÇÃO

As obras mais pesadas d'esta secção consistem em quatro grandes cortes ns. 6, 13, 17 e 19, e oito aterros ns. 4. 8, 12, 15, 16, 19, 21 e 22. Dos cortes acham-se concluidos os de ns. 6 e 19, e dos outros dous faltam apenas 10.m de comprimento para a sua conclusão. Dos aterros estão promptos para receber lastro os de ns. 4, 12, 15, 16 21 e 22, e o que tem impedido igual resultado ao de n. 8 é o não estar ainda assentada a ponte sobre o rio Jundiahy-Mirim o que em breve acontecerá. O aterro n. 9 é o que exige mais algum tempo, porém que de modo algum se approxima ao que tem de percorrer até a época supra indicada.

A cubação total das excavações feitas nesta secção de 15 de Dezembro de 1870 á 15 de Janeiro do corrente anno sobe a 184,770.4m3 assim descriminados.

148566.0m3 da 1.ª cathegoria
35595.4m3 da 2.ª »
509. da 3.ª »

que importaram em Rs. 238:942$441, dando assim para o preço medio do metro cubico Rs, 1$293. Desde o dia 15 de Março de 1870 até 15 de Junho proximo passado o movimento total de terras na dita secção foi de 465,322.8m3 decompostos da seguinte maneira:

377954.5m3 da 1.ª cathegoria
86683.3m3 da 2.ª »
685. da 3.ª »

e custão Rs. 558;875$358, do que deduz-se um preço medio do metro cubico, até a ultima data, de Rs. 1$201.

## 2,ª SECÇÃO

Os trabalhos desta secção progridem do modo o mais satisfactorio; apesar disto porém os aterros ns. 6, 14 e 15 não tem um adiantamento em relação com o resto do serviço, e disto póde provir que os empreiteiros não concluam o movimento de terras

132

em 15 do mez de Setembro como pretendem e sim no fim delle.

O movimento de terras nesta secção durante o semestre elevou-se a 199,281.5m3 dos quaes.

162539 0m3 da 1.ª cathegoria
34947.6m3 da 2.ª »
1794.9m3 da 3.ª »

que importaram em Rs. 235:955$277, donde conclue-se um preço medio semestral de Rs. 1$183 por metro cubico.

Contando-se desde o principio do serviço até 5 de Junho proximo passado, a cubação total desta secção foi de 375744.4m3 sendo

306984.9m3 da 1.ª cathegoria
64357.5m3 da 2.ª »
4402. da 3.ª »

na importancia de Rs.425:809$541 o que dá para preço medio do metro cubico até a mesma data Rs. 1$133.

## 3.ª SECÇÃO

Os mais pesados cortes desta parte da linha são os de ns. 20 e 24. O primeiro está concluido, e o segundo espero que fique em iguaes condições em principios de Agosto proximo futuro. Os outros cortes de importancia relativamente pequena, que não se acham acabados, são os de ns. 12, 14, 16 e 17 dos quaes só o de n. 14 não tem a sua excavação tão adiantada como poderia estar: isto porém em nada influirá para a conclusão dos trabalhos em Setembro. Dos aterros os que não estão ainda acabados são os de ns. 10, 11, 16, 17 e 24 mas o seu adiantamento, exceptuando-se os ds ns. 10 e 11, é tal que nada póde-se receiar quanto ao tempo de sua conclusão. A mesma cousa não posso dizer sobre os que fazem a excepção e sobre elles devem os empreiteiros empregar a maior attenção afim de chegarem ao resultado que desejam.

A cubação durante o semestre nesta secção foi de 129775.7m3 a saber:

115140.3m3 da 1.ª cathegoria
13723.2m3 da 2.ª »
912.2m3 da 3.ª »

que custaram Rs. 141:939$906 achando-se assim um preço medio semestral para o metro cubico de Rs. 1$093.

O movimento total de terras na mesma secção desde o principio do serviço até 25 de Junho proximo passado elevou-se a 209858.8m3 sendo

183979.2m3 da 1.ª cathegoria
23419.7m3 da 2.ª »
2459.9m3 da 3.ª »

no valor de Rs. 235:100$739 o que dá no mesmo tempo para o preço medio do metro cubico Rs. 1$120.

Fazendo uma recapitulação do serviço feito em todas as secções durante o semestre, vê-se que o movimento de terras chegou a 513827.6m3, dos quaes

426245.3m3 da 1.ª cathegoria
84266.2m3 da 2.ª »
3316.1m3 da 3.ª »

custando Rs. 616:837$624, ficando assim o preço medio do metro cubico no mesmo periodo em Rs. 1$204. Desde o começo dos trabalhos até de Junho poximo passado o movimento total de terras foi de 1050026.0m3 e destes

868918.6m3 da 1.ª cathegoria
174460.5m3 da 2.ª »
7546.9m3 da 3.ª »

na importancia total de Rs. 1,219:785$638 resultando d'ahi, durante o tempo acima referido, um preço medio do metro cubico de Rs. 1$160.

## Obras d'arte

O que pertence aos trabalhos desta especie no tocante a alvenaria póde considerar-se findo: a descripção que segue o mostrará mais claramente.

133

## 1.ª SECÇÃO

Os encontros das pontes sobre os rios Guapeva e Jundiahy estão acabados, tendo a primeira a sua superstructura de ferro já collocada, e a segunda em poucos dias ficará nas mesmas condições. A ponte sobre o Jundiahy-mirim está com um dos encontros concluido e o segundo acha-se em adiantamento satisfactorio. O solo sobre que assentam-se as suas fundações é excellente, e para ellas não foi necessario fazer-se uma estacada de consolidação como aconteceu com as duas pontes a principio mencionadas.

No semestre concluiram-se 7 boeiros, dos quaes um de abobada no aterro n. 19, 4 de capas nos aterros ns. 16, 17, 18 e 19, e 2 abertos nos cortes ns. 4 e 5. Está por concluir o boeiro no aterro n. 3.

A quantidade de alvenaria executada no mesmo periodo acima referido foi de 1270.6$^{m3}$ e 289.3$^{m2}$ que custaram Rs. 30:942$720.

Estes numeros addicionados aos que representam a quantidade de alvenaria executada anteriormente dão um total de 2706.6$^{m3}$ e 1051.4$^{m2}$ no valor de Rs. 72:428$573.

## 2.ª SECÇÃO

De todos os trabalhos de alvenaria desta secção o unico que não está concluído é o da ponte dos Dous Corregos que progride com desejavel rapidez, e em breve ficará prompto.

A quantidade de alvenaria executada no ultimo semestre foi de 675.8$^{m3}$ e 317.8$^{m2}$ importando em Rs. 17:447$764 e o total nesta secção até o fim do mesmo semes.re 2184.8$^{m3}$ e 1498.4$^{m2}$ na importancia de Rs. 50:939$987.

## 3.ª SECÇÃO

Estão concluidos os encontros de uma das pon-

tes que atravessa o rio dos Pinheiros: os da outra no mesmo rio vão em breve ser construidos.

Foram executados neste semestre 5 boeiros de abobada nos aterros de ns. 11, 12, 17, 18 e 24.

Onze de capa nos de ns. 13, 16, 21, 22 e 23, e ficam em execução os boeiros desta ultima especie nos aterros de ns. 9, 10, 16 e 19.

O que executou-se de alvenaria neste periodo sobe a 1179.m3 e 441.8m2 importando em Rs. 23:123$753 e o total nesta secção desde o principio dos trabalhos até 25 de Junho 1941.1m3 e 865.7 na importancia de Rs. 39:629$688.

Fazendo uma recapitulação das tres secções, temos que todos os trabalhos de alvenaria executados durante o semestre montam a 3125.4m3 e 1048.9m2 e custaram Rs. 71:514$273.

Desde o começo do serviço até o fim do mesmo periodo estes trabalhos elevam-se a 6832.42m3 e 3415.41m2 no valor de Rs. 162:998$248.

## Estações

As paredes do armazem de mercadorias na estação terminal de Campinas estão levantadas e concluido o madeiramento em que tem de assentar-se o soalho.

Os alicerces da estação de passageiros na mesma localidade estão promptos, e em progresso a edificação das paredes. Ha depositada, para continuar-se este serviço, grande quantidade de materiaes de toda especie, afim de que ella, de todas a que mais cuidado dá quanto a sua conclusão em tempo, não venha por alguma falta desses materiaes a soffrer.

Das estações intermediarias, acham-se acabados os alicerces do armazem na estação da Caxoeira : para ellas já existem muitos materiaes depositados, e ficarão promptas em tempo.

## Carris

O assentamento de carris começou no dia 12 de Junho e estão assentados em 1200 metros de extensão da linha.

## Sub-empreiteiros

Os sub-empreiteiros são os mesmos cuja lista annexou-se ao relatorio ultimamenta apresentado com o augmento do Sr. Harrah e João Weber, o primeiro dos quaes sub-empreitou a estação de Campinas e o 2.º as duas intermediarias.

Findarei fazendo os devidos elogios ao pessoal sob minhas ordens que tem cumprido os seus deveres com dedicação, intelligencia e inteiresa.

Deos Guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho M. D. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

João Ernesto Viriato de Medeiros.

Engenheiro em Chefe

# QUADRO SYNOPTICO DAS DESPEZAS FEITAS COM A ENGENHARIA.

| DATAS | | 1.ª SECÇÃO | | | | 2.ª SECÇÃO | | | | 3.ª SECÇÃO | | | | TOTAL NAS TRES SECÇÕES EM CADA MEZ | | | TOTAL GERAL ATÉ O ULTIMO PAGAMENTO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Numero do certificado | Importancia dos vencimentos dos Engenheiros | Vencimentos liquidados | Importancia da caução | Numero do certificado | Importancia dos vencimentos dos Engenheiros | Vencimentos liquidados | Importancia da caução | Numero do certificado | Importancia dos vencimentos dos Engenheiros | Vencimentos liquidados | Importancia da caução | Importancia dos vencimentos dos Engenheiros | Vencimentos liquidados | Importancia da caução | Importancia dos vencimentos dos Engenheiros | Vencimentos liquidados | Importancia da caução |
| 1871 | De 31 de Dezembro á 15 de Janeiro . . | 10 | 4.325$542 | 3.676$7.1 | 648$831 | 9 | 4.292$943 | 3.649$002 | 643$941 | — | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 8.618$485 | 7.325$713 | 1.292$772 | 85.537$693 | 72.707$042 | 12.830$651 |
| » | De 15 de Janeiro á 15 de Fevereiro . | 11 | 4.390$840 | 3.732$2 4 | 658$626 | 10 | 3.774$362 | 3.208$208 | 566$154 | 10 | 1.322$445 | 1.124$078 | 198$367 | 9.487$647 | 8.064$500 | 1.423$147 | 95.025$340 | 80.771$542 | 14.253$798 |
| » | De 15 de Fevereiro á 15 de Março . . | 12 | 4.916$378 | 4.178$921 | 737$457 | 11 | 4.483$ 11 | 3 810$644 | 672$467 | 11 | 3.378$299 | 2.871$554 | 506$745 | 12.777$788 | 10.861$119 | 1 916$669 | 107.803$128 | 91.632$661 | 16.170$467 |
| » | De 15 de Março á 15 de Abril. . . | 13 | 5.227$836 | 4.443$661 | 784$175 | 12 | 4.336$107 | 3 685$691 | 650$416 | 12 | 3.374$170 | 2.868$045 | 506$125 | 12.938$113 | 10.997$397 | 1.940$716 | 120.741$241 | 102 630$058 | 18.111$183 |
| » | De 15 de Abril á 15 de Maio. . . | 14 | 6 153$535 | 5.230$505 | 923$030 | 13 | 5.317$484 | 4.519$861 | 797$623 | 13 | 5.293$104 | 4.499$138 | 793$966 | 16.764$123 | 14.249$504 | 2.514$619 | 137.505$364 | 116.879$562 | 20.625$802 |
| » | De 15 de Maio á 15 de Junho . . | 15 | 4.984$491 | 4.236$817 | 747$674 | 14 | 5.944$564 | 5 052$879 | 891$685 | 14 | 5.803$931 | 4.933$341 | 870$590 | 16.732$986 | 14.223$037 | 2.509$949 | 154.238$350 | 131.102$599 | 23 135$751 |
| » | De 15 de Junho á 30 do mesmo mez. | — | . . . . . | . . . . . | . . . . . | — | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 15 | 4.317$304 | 3.669$708 | 647$596 | 4.317$304 | 3.669$708 | 647$596 | 158 555$654 | 134.772$307 | 23 783$347 |
| | SOMMA. | | 29.998$622 | 25.493$829 | 4.499$793 | | 28.148$571 | 23.926$285 | 4.222$286 | | 23 489$253 | 19.965$864 | 3.523$389 | 81.636$446 | 69 390$978 | 12.245$468 | | | |
| 1870 | De 15 de Março á 31 de Dezembro . | | 39.887$060 | 33.904$001 | 5 983$059 | | 24.857$297 | 21.128$703 | 3.728$594 | | 12.174$851 | 10.348$625 | 1.826$226 | 76.919$208 | 65 381$329 | 11.537$879 | | | |
| | SOMMA GERAL. | | 69.885$682 | 59 402$830 | 10.482$852 | | 53.005$868 | 45.054$988 | 7.950$880 | | 35.664$104 | 30.314$489 | 5.349$615 | 158.555$654 | 134.772$307 | 23.783$347 | | | |

Escriptorio Technico em São Paulo, 20 de Julho de 1871.

*João Ernesto Viriato de Medeiros,*
Engenheiro em Chefe.

135

Quadro mostrando o movimento diario do pessoal empregado na construcção da Estrada de ferro de Jundiahy á Campinas

| DATAS | 1.ª SECÇÃO | | | | 2.ª SECÇÃO | | | | 3.ª SECÇÃO | | | | TOTAL DAS TRES SECÇÕES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Feitores | Pedreiros | Trabalhadores | *Total* | Feitores | Pedreiros | Trabalhadores | *Total* | Feitores | Pedreiros | Trabalhadores | *Total* | Feitores | Pedreiros | Trabalhadores | *Total* |
| 1.º de Janeiro á 15 de Janeiro..... | 25 | 9 | 378 | 412 | 19 | 8 | 265 | 292 | 16 | 7 | 134 | 157 | 60 | 24 | 777 | 861 |
| 15 de Janeiro á 31 de Janeiro..... | 25 | 7 | 316 | 348 | 11 | 7 | 177 | 195 | 20 | 12 | 182 | 214 | 56 | 26 | 675 | 757 |
| 1.º de Fevereiro á 15 de Fevereiro... | 24 | 9 | 261 | 294 | 14 | 8 | 228 | 250 | 21 | 12 | 211 | 244 | 59 | 29 | 700 | 788 |
| 15 de Fevereiro á 28 de Fevereiro... | 26 | 12 | 474 | 512 | 18 | 6 | 287 | 311 | 20 | 12 | 224 | 256 | 64 | 30 | 985 | 1079 |
| 1.º de Março á 15 de Março ..... | 26 | 12 | 473 | 511 | 23 | 8 | 386 | 417 | 20 | 10 | 254 | 284 | 69 | 30 | 1113 | 1212 |
| 15 de Março á 31 de Março ..... | 23 | 11 | 135 | 169 | 23 | 7 | 404 | 434 | 21 | 14 | 243 | 278 | 67 | 32 | 782 | 881 |
| 1.º de Abril á 15 de Abril ..... | 34 | 9 | 540 | 583 | 21 | 8 | 382 | 411 | 22 | 15 | 284 | 321 | 77 | 32 | 1206 | 1315 |
| 15 de Abril á 30 de Abril ..... | 32 | 7 | 485 | 524 | 21 | 8 | 415 | 444 | 24 | 26 | 419 | 469 | 77 | 41 | 1319 | 1437 |
| 1.º de Maio á 15 de Maio..... | 34 | 6 | 466 | 506 | 22 | 8 | 404 | 434 | 25 | 26 | 287 | 338 | 81 | 40 | 1157 | 1278 |
| 15 de Maio á 31 de Maio..... | 31 | 6 | 403 | 440 | 19 | 6 | 324 | 349 | 24 | 24 | 240 | 288 | 74 | 36 | 967 | 1077 |
| 1.º de Junho á 15 de Junho..... .. | 30 | 5 | 302 | 337 | 20 | 5 | 317 | 342 | 22 | 20 | 248 | 290 | 72 | 30 | 867 | 969 |
| 15 de Junho á 30 de Junho..... | 19 | 4 | 176 | 199 | 20 | 5 | 274 | 299 | 20 | 15 | 190 | 225 | 59 | 24 | 640 | 723 |
| **Somma....** | 329 | 97 | 4409 | 4835 | 231 | 84 | 3863 | 4178 | 255 | 193 | 2916 | 3364 | 815 | 374 | 11188 | 12377 |
| **Média por dia.....** | 28 | 8 | 368 | 404 | 19 | 7 | 322 | 348 | 21 | 16 | 243 | 280 | 68 | 31 | 932 | 1031 |

Escriptorio Technico em S. Paulo, 20 de Julho de 1871.

*João Ernesto Viriato de Medeiros,*

Engenheiro em Chefe.

136

Totalidade do serviço feito nas tres secções da Estrada de ferro de Jundiahy á Campinas do 1.º de Janeiro a 25 de Junho de 1871

| DATAS | 1.ª SECÇÃO | | | | | 2.ª SECÇÃO | | | | | 3.ª SECÇÃO | | | | | TOTAL NAS TRES SECÇÕES | | | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Movimento de terras | Madeiramento | Derrubadas | OBRAS D'ARTE | | Movimento de terras | Madeiramento | Derrubadas | OBRAS D'ARTE | | Movimento de terras | Madeiramento | Derrubadas | OBRAS D'ARTE | | Movimento de terras | Madeiramento | Derrubadas | OBRAS D'ARTE | | |
| | | | | Alvenaria | | | | | Alvenaria | | | | | Alvenaria | | | | | Alvenaria | | |
| | $m^3$. | $m^3$. | $m^2$. | $m^3$. | $m^2$. | $m^3$. | $m^3$. | $m^2$. | $m^3$. | $m^2$. | $m^3$. | $m^3$. | $m^2$. | $m^3$. | $m^2$. | $m^3$. | $m^3$. | $m^2$. | $m^3$. | $m^2$. | |
| 1.º á 15 de Janeiro | 25296.2 | 14.5 | — | 248.8 | 84.4 | 28930.1 | — | — | 188.3 | 14.7 | 8731.4 | — | — | 34.1 | 20.3 | 62957.7 | 14.5 | — | 471.2 | 119.4 | |
| 15 de Janeiro á 15 de Fevereiro | 28926.0 | 5.7 | — | 227.1 | 35.0 | 24701.0 | — | 9800 | 5.9 | 138.9 | 18828.2 | — | 9000 | 212.8 | 175.3 | 72455.2 | 5.7 | 18800 | 445.8 | 349.2 | |
| 15 de Fevereiro á 15 de Março | 30546 2 | — | — | 267.8 | 66.2 | 30746 8 | — | — | 130.3 | 36.0 | 18546.7 | — | 800 | 205.8 | 52.4 | 79839.7 | — | — | 683.9 | 154.6 | |
| 15 de Março á 15 de Abril | 31407.1 | — | — | 222.2 | 21.9 | 30709.5 | — | — | 90.7 | 14.4 | 28421.0 | — | 3000 | 253.7 | 7.6 | 90537.6 | — | 800 | 566.6 | 43.9 | |
| 15 de Abril á 15 de Maio | 38145.9 | — | — | 225.7 | 81.8 | 39736.1 | — | — | 119.4 | 39 4 | 28707 6 | — | — | 233.7 | 91.2 | 106589. | — | 3000 | 578.8 | 212.4 | |
| 15 de Maio á 30 de Junho | 30449.0 | — | — | 79.0 | — | 44458.0 | — | — | 141.2 | 74.4 | 26540.8 | — | — | 158.9 | 95.0 | 101447.8 | — | — | 379.1 | 169.4 | |
| **Somma...** | 184770.4 | 20.2 | — | 1270.6 | 289.3 | 199281.5 | — | 9800 | 675.8 | 317.8 | 129775.7 | — | 12800 | 1179.0 | 441.8 | 513827 6 | 20.2 | 22600 | 3125.4 | 1048.9 | |
| De 15 de Março á 31 de Dezembro | 280552.4 | 43.9 | 19850 | 1436.0 | 762.1 | 176462 9 | — | 11280 | 1509.0 | 1180.6 | 80083.1 | — | 62338 | 762.1 | 423.9 | 537098.4 | 43.9 | 93468 | 3707.02 | 2366.51 | |
| De 15 de Março á 25 de Junho de 1871 | 465322.8 | 64.1 | 19850 | 2706.6 | 1051.4 | 375744.4 | — | 21080 | 2184.8 | 1498.4 | 209858.8 | — | 75138 | 1941.1 | 865.7 | 1050926.0 | 64.1 | 116068 | 6832.42 | 3415.41 | |

Escriptorio Technico em S. Paulo, 20 de Julho de 1871.

*João Ernesto Viriato de Medeiros,*
Engenheiro em Chefe.

137

# QUADRO SYNOPTICO DAS DESPEZAS FEITAS COM A EMPREITADA AMARAL FARO E RADEMAKER

| DATAS | | 1.ª SECÇÃO | | | | 2.ª SECÇÃO | | | | 3.ª SECÇÃO | | | | TOTAL NAS TRES SECÇÕES EM CADA MEZ | | | TOTAL GERAL ATÉ O ULTIMO PAGAMENTO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Numero do certificado | Importancia das obras | Quantia liqu dada pelo mesmo certificado | Importancia da caução | Numero do certificado | Importancia das obras | Quantia liquidada pelo mesmo certificado | Importancia da caução | Numero do certificado | Importancia das obras | Quantia liquidada pelo mesmo certificado | Importancia da caução | Importancia das obras | Quantia liquidada pelos mesmos certificados | Importancia da caução | Importancia das obras | Quantia liquidada pelos mesmos certificados | Importancia da caução |
| 1871 | De 31 de Dezembro á 15 de Janeiro . . | 10 | 39.323$109 | 33.424$643 | 5.898$466 | 9 | 39.026$754 | 33.172$741 | 5.854$013 | — | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 78.349$863 | 66.597$384 | 11.752$479 | 777.615$406 | 638 700$965 | 138.914$441 |
| » | De 15 de Janeiro á 15 de Fevereiro . | 11 | 39.916$726 | 33.929$217 | 5.987$509 | 10 | 34.312$384 | 29.165$526 | 5.146$858 | 10 | 12.022$224 | 10.218$890 | 1.803$334 | 86.251$334 | 73.313$633 | 12.937$701 | 863 866$740 | 712.014$598 | 151.852$142 |
| » | De 15 de Fevereiro á 15 de Março . . | 12 | 44.694$349 | 40 224$914 | 4.469$435 | 11 | 40.755$556 | 36.680$001 | 4.075$555 | 11 | 30.711$808 | 26.105$037 | 4.606$771 | 116.161$713 | 103.009$952 | 13.151$761 | 980.028$453 | 815.024$550 | 165 003$903 |
| » | De 15 de Março á 15 de Abril. . . | 13 | 47.525$781 | 42.773$203 | 4.752$578 | 12 | 39 419$159 | 35.477$243 | 3.941$916 | 12 | 30.674$275 | 27.606$848 | 3.067$427 | 117 619$215 | 105.857$294 | 11.761$921 | 1,097.647$668 | 920 881$844 | 176.765$824 |
| » | De 15 de Abril á 15 de Maio. . . | 14 | 55 941$229 | 50.347$106 | 5 594$123 | 13 | 48.340$767 | 43.506$690 | 4.834$077 | 13 | 48.119$123 | 43.307$211 | 4.811$912 | 152 401$119 | 137 161$007 | 15.240$112 | 1,250 048$787 | 1,058.042$851 | 192.005$936 |
| » | De 15 de Maio á 15 de Junho . . | 15 | 45.313$557 | 40.782$201 | 4.531$356 | 14 | 54.041$491 | 48.637$342 | 5.404$149 | 14 | 52.763$010 | 47.486$709 | 5.276$301 | 152.118$058 | 136.906$252 | 15.211$806 | 1.402.166$845 | 1,194 949$103 | 207.217$742 |
| » | De 15 de Junho á 30 do mesmo mez. | — | . . . . . | . . . . . | . . . . . | — | . . . . . | . . . . . | . . . . . | 15 | 39.248$219 | 35.323$397 | 3.924$822 | 39.248$219 | 35.323$397 | 3.924$822 | 1,441.415$064 | 1,230.272$500 | 211.142$564 |
| | SOMMA. | | 272.714$751 | 241.481$284 | 31.233$467 | | 255.896$111 | 226.639$543 | 29.256$568 | | 213 538$659 | 190.048$092 | 23.490$567 | 742.149$521 | 658.168$919 | 83.980$602 | | | |
| 1870 | De 15 de Março á 31 de Dezembro . | | 362.609$650 | 295.273$311 | 67.336$339 | | 225.975$430 | 184.702$287 | 41.273$143 | | 110.680$463 | 92.127$983 | 18.552$480 | 699 265$543 | 572 103$581 | 127.161$962 | | | |
| | SOMMA GERAL. | | 635.324$401 | 536.754$595 | 98.569$806 | | 481.871$541 | 411.341$830 | 70.529$711 | | 324.219$122 | 282.176$075 | 42.043$047 | 1,441.415$064 | 1,230 272$500 | 211.142$564 | | | |

Escriptorio Technico em São Paulo, 20 de Julho de 1871.

*João Ernesto Viriato de Medeiros,*
Engenheiro em Chefe.

# ANNEXO N. 2

## ESCRIPTURA DO CONTRACTO DO RECEBEDOR DO MATERIAL EM SANTOS

# COPIA

Livro n, 60 a fl. 119 v.—Primeiro traslado de Escriptura de contracto.

Saibão quantos este publico Instrumento de Escriptura de contracto virem, que no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oitocentos setenta e hum, aos dous de Junho, n'esta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu cartorio, perante mim Tabellião comparecerão partes entre si havidas e contractadas, sendo de um lado o Doutor Clemente Falcão de Souza filho como presidente da Directoria da Companhia Paulista e seu representante, e de outro lado José Ricardo Wright, o primeiro morador d'esta Cidade, e o segundo morador em Santos, ambos reconhecidos de mim Tabellião, e das testemunhas abaixo assignadas, pelos proprios de que dou fé; e por elles me foi dito em presença das mesmas testemunhas que achando-se justos e contractados a respeito do serviço de descarga em Santos, dos materiaes que a Companhia Paulista mandou vir da Europa, e conducção dos mesmos para Jundiahy, aqui consignão e fazem claras as condições do mesmo contracto.—Primeira.—O material que a Companhia Paulista mandou buscar á Europa para construcção de sua estrada de ferro será todo transportado de bordo dos navios em Santos para Jundiahy e ahi descarregado, sendo todo esse serviço feito pelo contractante José Ricardo Wright.—Segunda.—A Companhia Paulista pagará esse serviço segundo as quatro series de material, e as unidades de preço marcadas nas tabellas que n'esta data são assignadas em duplicata pelas partes contractantes, ficando um exemplar em poder de cada huma, e as quaes se reputão parte integrante d'este contracto —Terceira.—Para os effeitos d'este contracto só ha duas cathegorias de materiaes quanto ao peso, isto hé, material cujo volume hé de peso inferior a huma tonellada, e material cujo peso hé superior á hua tonellada. Nos preços estipulados está attendida a differença de outros pesos.—Quarta.—O contractante José Ricardo Wright tem de commissão um por cento do valor dos materiaes em Londres, calculada já essa commissão na referida tabella. A libra hé sempre tomada ao cambio de vinte e quatro.—Quinta.—O mesmo contractante encarrega-se de qualquer despacho e agencia na Alfandega de Santos, pagando a Companhia em vista de documentos a despeza de impostos que por ventura ahi se faça.—Sexta.—O mesmo contractante obriga-se a fazer atracar na ponte da Companhia

Ingleza os navios que vierem com material da Companhia Paulista de preferencia a qualquer outro, e assim realisar a descarga com toda a celeridade.—Setima.—O mesmo contractante obriga-se a pôr em Jundiahy todo o carregamento dos navios que chegarem a Santos com a maior brevidade, quando muito vinte e cinco dias depois de desembaraçados da Alfandega, empregando tambem elle toda a diligencia n'esse desembaraço.—Oitava.—Se os navios não puderem atracar a ponte da estrada ingleza ou por serem de grande calado, ou em virtude de estipulação na carta de fretamento, ou por outra circumstancia imprevista e invencivel pelo contractante Wright, a despeza de transporte do lugar onde se fizer a descarga até a estação será paga pela Companhia Paulista. De como assim o disserão, do que dou fé, e me pedirão que lhes lavrasse esta Escriptura n'esta nota, o que satisfiz por bem do meu officio á vista da distribuição seguinte :—A Gomes—Escriptura de contracto entre a Companhia Paulista e José Ricardo Wright para o serviço de descarga em Santos e conducção do material d'este porto para a Cidade de Jundiahy, cujo valor hé desconhecido.—São Paulo primeiro de Junho de mil oitocentos setenta e hum.—Quirino Chaves.—A estampilha de quinhentos réis lançada na destribuição fica por mim Tabellião inutilisada. E feita esta Escriptura li ás partes outorgantes perante as testemunhas, acceitarão, outorgarão e assignarão com as testemunhas presentes Manoel José da Silva Mello, e João Ignacio de Mattos ambos moradores d,esta Capital, e reconhecidos pelos proprios de mim Joaquim José Gomes, Tabellião a escrevi. —Clemente Falcão de Souza filho.—J. R. Wright.—Manoel José da Silva Mello.—João Ignacio de Mattos.—Nada mais constava em dita Escriptura, com o theor da qual, fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Paulista; ficando em tudo conforme ao seu original, a que me reporto e dou fe.—São Paulo quinze de Julho de mil oitocentos setenta e hum.—Eu Joaquim José Gomes, Tabellião que subscrevy, e assigno em publico e raso. —Em testemunho de verdade.—Joaquim José Gomes.—Conferido.—Gomes.—Está conforme.—Francisco Martins de Almeida, servindo de Secretario.

**Tabella e orçamento aproximativo do que deve custar o transporte de Santos á Jundiahy do material abaixo declarado pertencente á Companhia Paulista e a que se refere a clausula 2.ª da escriptura hoje assignada.**

| SERIES | | Preço da unidade para | | | | Total do preço por unidade |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Carga e descarga | Montagem de locomotivas e tender | Frete da estrada Ingleza | Commissão do Contractante | |
| 1.ª | Locomotivas e tender | 354$000 | 317$000 | 224$000 | 255$000 | I:150$000 |
| 2.ª | Carros e wagons | 60$000 | | 40$000 | 11$400 | 111$400 |
| 3.ª | Toneladas de material, cujo pezo é inferior a uma tonelada | $900 | | 21$700 | $900 | 23$500 |
| 4.ª | Toneladas de material, cujo pezo é superior a uma tonelada | 1$500 | | 43$400 | 3$900 | 48$800 |

São Paulo 2 de Junho de 1871.—Clememte Falcão de Souza-filho.—T. R. Wrigth.

ANNEXO N.º 3

# Escriptura do contracto da superstructura da linha.

Livro. N. 60 a f. 126. Primeiro Traslado de Escriptura de contracto.

Saibam quantos este publico Instrumento de Escriptura de contracto virem que no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oito centos e setenta e um, aos cinco de Julho, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu Cartorio, perante mim Tabellião compareceram partes entre si justas e contractadas sendo de um lado o Presidente da Directoria da Companhia Paulista, Doutor Clemente Falcão de Souza filho, e de outro Heitor Rademaker Grûnewald por si, e como procurador do Commendador Angelo Thomaz do Amaral de quem apresentou procuração bastante com poderes especiaes para outorgar, e aceitar esta escriptura, a qual ficava hoje registrada no livro de registro de meu cartorio, e neste archivada, a que me reporto; e João Pereira Darrigue Faro como emprezarios de obras, e por elles me foi dito perante as testemunhas abaixo assignadas que se acham justos e contractados para que os ditos emprezarios realisem a obra de superstructura da linha ferrea de Jundiahy a Campinas e outros trabalhos restantes como abaixo se declara em artigos:

Artigo 1.º Acceitam os ditos emprezarios todas as condicções das especificações elaboradas pelo Engenheiro em Chefe da Companhia em data de cinco de Novembro de mil oito centos e setenta que são aqui transcriptas.

*«Condições para collocação do lastro e assentamento dos trilhos*

Art. 1.º O lastro que deve servir para a via permanente da Estrada de Ferro de Jundiahy a Campinas será extrahido dos córtes abertos em caixão, dos depositos dos córtes, dos emprestimos lateraes, perto ou distantes da linha ferrea, e poderá, finalmente, compor-se de pedras quebradas, de um diametro não superior de vinte e cinco centimetros a tres milimetros, provenientes de pedras quebradas ou tiradas fóra da linha pelos empreiteiros.

Art. 2.º Em toda a extensão da linha, durante o intervallo da recepção provisoria á recepção definitiva da obra, as dimensões do perfil do lastro deverão ser as mesmas que as indicadas pelos typos da via permanente, devendo o empreiteiro, durante este tempo, conservar á sua custa o perfil normal do lastro.

Art. 3.º A collocação do lastro far-se-ha geralmente por duas camadas: a primeira formando o leito dos dormentes; e a segunda que tem de mantel-os na sua posição fazendo-os solidarios uns dos outros. Esta segunda camada será sómente collocada depois de terminado o assentamento dos trilhos. Estas duas camadas poderão ser compostas de materiaes de qualidades differentes, conforme as circumstancias. O lastro deverá ser comprimido contra as extremidades dos dormentes, principalmente do lado exterior das curvas.

Art. 4.º Para facilitar o escoamento das agoas nas partes em que o lastro não seja absolutamente permeavel, o empreiteiro deverá ondular a superficie do lastro, estabelecendo, de distancia em distancia, pequenas valletas para a reunião das agoas. Do mesmo modo se deverá tomar toda a precaução para obstar á que a agoa penetre no lastro.

Art. 5.º O lastro será pago por metro corrente á razão de dous mil trezentos e quarenta réis, comprehendendo-se neste preço a sua extracção, como se acha especificado no artigo primeiro destas con-

dições, bem como a sua distribuição em toda a extenção da linha.

Art. 6.º O assentamento dos trilhos deverá ser feito com o maior cuidado, de conformidade com as instrucções dos engenheiros da Companhia, que terão de marcar a super-elevação do trilho exterior nas curvas, a distancia dos dormentes, tanto na via corrente como acima das obras d'artes, et cœtera. e et cœtera. A via não deverá ao olho nem cotovellos nem ondulações, quer em plano quer em perfil. A collocação da superficie dos trilhos n'um plano não poderá ser obtida batendo-se com um malhete, mas sim calçando o dormente com lastro. Antes de collocar as chapas de juncção, o empreiteiro terá de limpar todas as partes que devem ser reunidas, e os dormentes deverão ser bem socados com lastro, para que haja contacto intimo entre os dormentes e os trilhos, devendo a cabeça do prego descançar exactamente sobre a base do trilho.

Art. 7.º O assentamento dos trilhos será pago á razão de um mil e seiscentos réis por metro linear, ficando comprehendido neste preço o assentamento propriamente dito, bem como o dos desvios simples e dobrados em toda a extensão da linha, tanto na via corrente como nas estações terminaes e intermediarias, o serviço dos entalhos nos dormentes, a distribuição em toda a linha dos dormentes e de todo o ferro pertencente á via permanente, finalmente, a conservação durante o tempo da construcção, dos materiaes fornecidos pela Companhia. Fica a cargo do empreiteiro o fornecimento das ferramentas necessarias para os serviços de que tractam estas condições.

Art. 8.º O empreiteiro receberá directamente dos agentes da Companhia todos os materiaes necessarios para a confecção da via permanente, como: dormentes, trilhos, pregos, chapas de juncção, et cœtera, e et cœtera. Os dormentes serão fornecidos nos lugares mais proprios e determinados pelos engenheiros da Companhia. Esses materiaes serão entregues ao empreiteiro á proporção que as

necessidades do serviço assim o exigirem. Ser-lhe-ha levado em conta estes materiaes por meio de recibos assignados pelo empreiteiro, ou por agentes seus creditados junto á Companhia. Em tempo da recepção provisoria, o empreiteiro deverá justificar o emprego na via dos materiaes pedidos e sob sua responsabilidade, para indemnisar aquelles que foram perdidos ou inutilisados por falta de cuidados, ou então fornecer outros novos. No caso contrario ser-lhe-ha descontada das quantias depositadas nas mãos da Companhia a importancia desses materiaes.

Art. 9.° Cada vez que o empreiteiro ou algum de seus agentes reconhecer algum defeito, quer nos ferros quer nas madeiras, que por ventura tenha escapado ás verificações anteriores, e que constitua razão sufficiente para ser regeitado, deverá immediatamente collocar de lado as peças defeituosas, para trocal-as por outras da mesma especie e da qualidade exigida, dando sem demora conhecimento do facto aos engenheiros, que decidirão se ha ou não razão em empregal-os.

Art. 10.° Logo depois de concluido o assentamento da via, o empreiteiro mandará transportar ao armazem da Companhia o mais proximo do lugar, todos os ferros e madeiras que não tenham sido empregados no estabelecimento da via, tendo o cuidado de mandar limpar esses materiaes antes de entregal-os.

Art. 11.° A conservação da via durante o praso da garantia, será feito pelo empreiteiro, sem que elle tenha direito á indemnisação alguma.

Art. 12.° O tempo da garantia será de trinta dias, a contar do dia da ultima recepção provisoria, podendo essa recepção provisoria ser feita por secções ou divisões, á contento da Directoria; a recepção definitiva, porém, será por toda a linha.

Art. 13.° O empreiteiro deverá ter concluido todos estes trabalhos em quinze de Julho de mil oitocentos setenta e dous, salvo porém o caso em que venha a faltar o material das vias, não lhe fi-

cando o necessario para estabelecer dez kilometros. Neste caso ser-lhe-ha concedido um praso igual ao que tiver occasionado o atraso do fornecimento dos materiaes.

Art. 14.° As condições de pagamento, e caução são as mesmas prescriptas pelas condições geraes.

Art. 15.° Para facilitar o serviço de collocação de lastro e assentamento de trilhos, entregará ao empreiteiro : primeiro—Uma locomotiva com todos os seus accessorios—segundo—Doze waggões para transportar terra, lastro, dormentes, trilhos, emfim, todo o material necessario para a confecção da via permanente. O uso deste material de tracção e rodante é sómente para a conducção dos materiaes, ficando o empreiteiro sugeito a uma multa da quantia de um conto de rs. por cada vez que infringir esta exigencia.

Art. 16.° O machinista e o foguista serão da escolha da Companhia, porém pagos pelo empreiteiro.

Art. 17.° A titulo de indemnisação, pagará o empreiteiro á Companhia Paulista, por cada mez a quantia de seiscentos mil rs. pelo aluguel da locomotiva, ficando a cargo do empreiteiro as despezas de carvão, lenha, azeite, e etc. etc. No fim do serviço entregará a quarta parte do valor dos vehiculos. Fica tambem entendido que as despezas de concertos, correntes deste material de tracção e rodante, ficam a cargo do empreiteiro que terá de entregal-o n'um estado de conservação correspondente ao tempo de serviço, e que, em caso de desastre, terá de remetter á Directoria o primitivo preço do material. Ao engenheiro em chefe compete arbitrar o estado deste material no acto de entrega.

Art 18.° Se a Directoria entender que o material da via permanente, esperado da Europa, deve ser entregue em Santos ao empreiteiro, este será obrigado a recebel-o ahi mesmo, ficando a seu cargo toda a despeza de embarque, desembarque, commissão em Santos e Jundiahy etc. etc. Bem como o

transporte na linha ferrea pertencente a São Paulo Railway Companhia. Para este compromisso, o empreiteiro receberá além do preço de transporte da tarifa Ingleza, a quantia de dous mil rs. por cada tonellada, á titulo de indemnisação pelas despezas de embarque, desembarque, commissões, e etc., etc. Escriptorio Technico em São Paulo cinco de Novembro de mil oitocentos e setenta—Ernesto Diniz Street, servindo interinamente de engenheiro em chefe ». Estas condições escriptas em sete paginas ficam rubricadas por mim tabellião, e pagaram mil e quatrocentos rs. de sello de estampilhas por mim tabellião inutilisadas nesta data.

Art. 2.° Darão a estrada prompta para se fazer a inauguração della no dia vinte e cinco de Janeiro de mil oitocentos setenta e dous, ficando assentados todos os trilhos da via corrente, e dos desvios, giradores, etc., etc.

Art. 3.° Ganharão por isso o premio de dez contos de rs.

Art. 4.° Se não derem a estrada prompta para aquelle dia, perderáõ esse premio de dez contos de rs. e a darão prompta até o dia quinze de Março.

Art. 5.° Se não a dérem prompta até este dia quinze de Março, pagarão uma multa de dez contos de réis no primeiro mez de demora; de quinze no segundo, de vinte no terceiro, e assim por diante.

Art. 6.° Este novo contracto não prejudicará em caso algum os premios a que tiverem direito pela antecipação da preparação do leito da estrada dentro de vinte e quatro mezes do contracto já feito em data de primeiro de Março de mil oitocentos e setenta.

Art. 7.° Se por qualquer eventualidade a Directoria da Companhia Paulista não podér fornecer os trilhos, dormentes e qualqner cousa necessaria para a conclusão da superstructura da linha no praso estipulado, o que não é de esperar, visto já ter

providenciado sobre tudo, não poderão os empreiteiros pretender o premio de dez contos de réis aqui estipulado.

Art. 8.° Entra neste contracto e fórma parte das obras que os empreiteiros têem de realisar dentro do praso estipulado—mais a construcção de estações, segundo os planos já por elles recebidos, sendo a tabella de preços das mesmas, a que foi publicada em trinta de Outubro de mil oitocentos sessenta e nove, e que já é dos mesmos empresarios conhecida no contracto de preparação do leito da estrada, celebrado ao primeiro de Março de mil oitocentos e setenta, do qual fica excluida a producção e collocação do lastro sobre o leito da estrada por estar esse trabalho comprehendido no presente contracto.

Art. 9.° Fica entendido que se no dia vinte e cinco de Janeiro não podérem estar inteiramente concluidas as estações, como por falta de pintura completa et cœtera, não prejudicará isso aos empreiteiros, uma vez que ellas se achem nas condições de receber com commodidade aos passageiros e prestar-se ao acto de inauguração com decencia.

Art. 10.° O artigo trese das condições elaboradas a cinco de Novembro de mil oitocentos e setenta pelo Engenheiro Street e que ficam retrotranscriptas se considera alterado pelos artigos segundo a quinto da presente escriptura.

De como assim o disseram, e outorgaram, me pediram que lhes lavrasse esta Escriptura nesta nota, o que satisfiz por bem de meu officio a vista da distribuição que se segue:

A' Gomes.—Escriptura de contracto de superstructura e Estações da linha ferrea de Jundiahy á Campinas entre a Directoria da Companhia Paulista da estrada de ferro de Jundiahy á Campinas e Angelo Thomaz do Amaral, João Pereira Darrigue Faro e Heitor Rademaker Grünewald, sem valor.—São Paulo desenove de Abril de mil oitocentos setenta e um.—Quirino Chaves.

Pagou a distribuição dusentos réis de sello de estampilha por mim Tabellião inutilisada.

Em tempo:—Declaro que no artigo primeiro das condições assignadas pelo Engenheiro Street, onde se diz—vinte e cinco centimetros a tres milimetros, deve lêr-se—vinte e cinco milimetros a tres centimetros.

No artigo sexto das mesmas condições onde se diz—A via não deverá ao olho, lêa-se—A via não deverá offerecer ao olho, e o mais como está.

No artigo quinze das mesmas condições, onde se diz—entregará ao empreiteiro, lêa-se—a Directoria entregará ao empreiteiro et cœtera.

E feita esta Escriptura li ás partes outorgantes perante as testemunhas, aceitaram, outorgaram e assignaram com as testemunhas presentes João Ignacio de Mattos, e Antonio José Vieira Braga, moradores desta Capital, e reconhecidos pelos proprios de mim Joaquim José Gomes, Tabellião que a escrevi.—O Presidente da Directoria da Companhia Paulista, Doutor Clemente Falcão de Sousa filho.—Por mim e como procurador do Senhor Angelo Thomaz do Amaral, Heitor Rademaker Grûnewald.—João Pereira Darrigue Faro.—João Ignacio de Mattos.—Antonio José Vieira Braga.

Nada mais continha e declarava em dita Escriptura, com o theor da qual, fiz extrahir quatro primeiros traslados, sendo este á favor da Directoria da Companhia Paulista, ficando em tudo conforme ao seu original, a que me reporto e dou fé.—São Paulo desenove de Julho de mil oitocentos setenta e um.—Eu Joaquim José Gomes, Tabellião que subscrevi, e assigno em publico e razo.

Em testemunho de verdade (estava o signal publico).—Joaquim José Gomes.

Conferido.—Gomes.

Está conforme.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA,

Servindo de Secretario.

ANNEXO N.º 4

**Tabella das commissões que recebe a Companhia Paulista pela compra de seu material.**

## Tabella das commissões que recebe a Companhia Paulista pela compra de seu material

| | | Custo do material | | | Commissões | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | £. | Sh. | D. | £. | Sh. | D. |
| Contracto de Ashbury & C.ª..... | (Material rodante). | 12.000 | 0 | 0 | | | |
| Commissão recebida. ..... | | ..... | .. | .. | 381 | 13 | 8 |
| Contracto de De Bergue..... | (Officinas) ..... | 1.000 | 0 | 0 | | | |
| Commissão recebida. ..... | | ..... | .. | .. | 150 | 0 | 0 |
| Contracto de Ransomes e Rapier... | (Desvios..... | 3.403 | 10 | 0 | | | |
| Commissão recebida. ..... | | ..... | .. | .. | 85 | 1 | 10 |
| Contracto de Siemmens e Brothers. | (Telegrapho)..... | 655 | 19 | 1 | | | |
| Commissão recebida. ..... | | ..... | .. | .. | 15 | 17 | 0 |
| Contracto de Fry e Miers..... | (Diversos objectos) | 1.463 | 11 | 2 | | | |
| Commissão recebida. ..... | | ..... | .. | .. | 133 | 4 | 10 |
| Contracto do frete do Fleetwing... | ..... | 172 | 13 | 2 | | | |
| Commissão recebida. ..... | | ..... | .. | .. | 8 | 12 | 8 |
| Contracto de Bolckow & C.ª..... | (Carris) ..... | 25.560 | 4 | 4 | | | |
| Commissão recebida. ..... | | ..... | .. | .. | 639 | 0 | 2 |
| **Total....** | | 44.255 | 17 | 9 | 1.413 | 10 | 2 |

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 20 de Julho de 1871.

*Francisco Martins de Almeida,*

Servindo de Secretario.

148

ANNEXO N.º 5

**Tabella comparativa dos preços do material comprado para a Companhia Paulista, dos apresentados em diversas propostas á Directoria da mesma, e dos que pagou a Companhia Ingleza.**

Tabella comparativa dos preços do material comprado para a Companhia Paulista, dos apresentados em diversas propostas á Directoria da mesma, e dos que pagou a Companhia Ingleza

| Quantidade | Especificação dos objectos | COMPANHIA PAULISTA | | DONNALD ALKEY E C.ª | | LIGHT RAILWAY AND MATERIAL C.ª | | RANSOMES E RAPIER | | S. PAULO RAILWAY C.ª | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PREÇO | | PREÇO | | PREÇO | | PREÇO | | PREÇO | |
| | | Por unidade | Total | Por unidade | Total | Por unidade | Total | Por unidade | Total | Por unidade | Total |
| | | £. S. D. | £. S. D. | £. S. D. | £. S. D. | £. S. D. | £. S. D. | £. S. D. | £. S. D. | £. S. D. | £. S. D. |
| 2 | Carros de 1.ª Classe | 325— 0—0 | 650— 0— 0 | 335— 0—0 | 670— 0— 0 | 395— 0—0 | 790— 0— 0 | 335— 0—0 | 670— 0— 0 | 400— 0—0 | 800— 0— 0 |
| 4 | Carros de 2.ª Classe | 249— 0—0 | 996— 0— 0 | 265— 0—0 | 1060— 0— 0 | 320— 0—0 | 1280— 0— 0 | 265— 0—0 | 1060— 0— 0 | 249— 0—0 | 996— 0— 0 |
| 2 | Carros mixtos de 1.ª e 2.ª Classe | 268—17—6 | 537—15— 0 | 268—17—6 | 537—15— 0 | 268—17—6 | 537—15— 0 | 315— 0—0 | 630— 0— 0 | 500— 0—0 | 1000— 0— 0 |
| 8 | Carros de 3.ª Classe | 182— 0—0 | 1456— 0— 0 | 185— 0—0 | 1480— 0— 0 | 265— 0—0 | 2120— 0— 0 | 215— 0—0 | 1720— 0— 0 | 300— 0—0 | 2400— 0— 0 |
| 4 | Carros de bagagens | 238—10—0 | 954— 0— 0 | 222— 0—0 | 888— 0— 0 | 195— 0—0 | 780— 0— 0 | 220— 0—0 | 880— 0— 0 | 195— 0—0 | 780— 0— 0 |
| 50 | Carros cobertos para mercadorias | 97—18—0 | 4895— 0— 0 | 125— 0—0 | 6250— 0— 0 | 105— 0—0 | 5250— 0— 0 | 110— 0—0 | 5500— 0— 0 | 150— 0—0 | 7500— 0— 0 |
| 25 | Carros descobertos para mercadorias | 68—15—0 | 1718—15— 0 | 75— 0—0 | 1875— 0— 0 | 65— 0—0 | 1625— 0— 0 | 88— 0—0 | 2200— 0— 0 | 150— 0—0 | 3750— 0— 0 |
| 6 | Carros descobertos para madeira | 72— 5—0 | 433—10— 0 | 73— 0—0 | 438— 0— 0 | 70— 0—0 | 420— 0— 0 | 83— 0—0 | 498— 0— 0 | 150— 0—0 | 900— 0— 0 |
| 4 | Carros descobertos para gado | 89—15—0 | 359— 0— 0 | 95— 0—0 | 380— 0— 0 | 95— 0—0 | 380— 0— 0 | 108— 0—0 | 432— 0— 0 | 150— 0—0 | 600— 0— 0 |
| T. cw. q. lb. | | | | | | | | | | | |
| 3346—18—2—16 | Carris | 7—12—6 | 25520— 7— 2 | 8— 0—6 | 26859— 2— 7 | 8—10—0 | 28448—18— 5 | 7—18—6 | 26524— 8— 9 | 14— 0—0 | 46857— 0—11 |
| 61— 8—3—12 | Chapas de juncção | 7—12—6 | 468—10— 0 | 8—10—6 | 523—16— 0 | 8—10—0 | 522— 5— 4 | 8— 2—6 | 499— 4— 6 | 18— 0—0 | 1105—19— 6 |
| 15—10—5—22 | Cavilhas | 7—12—6 | 119—10— 0 | 15— 6—6 | 240— 3— 6 | 8—10—0 | 133— 4— 3 | 13—10—0 | 211—11— 5 | 20— 0—0 | 313— 8—10 |
| 44—16—1— 0 | Sapatas de junta | 7—12—6 | 341—13—11 | 13— 4—6 | 592—12—11 | 8—10—0 | 380—18— 2 | 8—17—6 | 397—14— 3 | 7—12—6 | 341—13—11 |
| 63—10—0— 2 | Espigões | 7—12—6 | 484— 3—11 | 15— 6—6 | 973— 3— 3 | 8—10—0 | 539—15— 2 | 9—10—0 | 603— 5— 2 | 7—12—6 | 484— 3—11 |
| | **Somma** | ..... | 38934— 5— 0 | ..... | 42767—13— 3 | ..... | 43207—16— 4 | ..... | 41826— 4— 1 | ..... | 67828— 7— 1 |
| | | | | | 38934— 5— 0 | ..... | 38934— 5— 0 | ..... | 38934— 5— 0 | ..... | 38934— 5— 0 |
| | **Differença** | ..... | ..... | ..... | 3833— 8— 3 | ..... | 4273—11— 4 | ..... | 2891—19— 1 | ..... | 8894— 2— 1 |

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 20 de Julho de 1871.

*Francisco Martins de Almeida,*
Servindo de Secretario.

450

ANNEXO N.º 6

**Tabella das desapropriações feitas e por fazer, na ordem em que as mesmas se acham de Jundiahy á Campinas.**

Tabella das desapropriações feitas e por fazer, na ordem em que as mesmas se acham, de Jundiahy á Campinas

## FEITAS

### 1.ª SECÇÃO

Municipio de Jundiahy

Estanisláo José de Oliveira Queiroz.
Manoel Elpidio Pereira de Queiroz.
De Leandro Soares de Moraes.
Joaquim Ambrozio de Araujo.
Bento Manoel de Camargo Barroso.
Antonio Alberto da Silva Prado.
Hermenegildo José Barbosa.
Alferes Manoel da Silva Prado.
João de Toledo Rodovalho.
Luzia Maria de Jesus.
Manoel Pedro Nolasco.
Rita Umbelina (uma parte).

### 2.ª SECÇÃO

Municipio de Jundiahy

Manoel Pedro Nolasco.
Bento de Toledo Rodovalho.
José Antonio de Castro Guimarães.
Maria Joaquina das Neves.
Antonio Bueno da Silva.
Benedicto Casemiro do Prado.
Manoel Joaquim Gomes.
Alferes Manoel da Silva Prado.

Municipio de Campinas

José Cazes.
Joaquim Alves da Costa.
Quiteria Maria de Jesus.
Joaquim Marques Dias Paes.
Luiz Antonio Rodrigues.
Simão Correia de Lima.
João Jacob Hofman.
Joaquim Ignacio de Braga e outro.
Maria Franca da Silveira.
Tenente Antonio Rodrigues de Almeida.

### 3.ª SECÇÃO

Municipio de Camp.ª

Tenente Antonio Rodrigues de Almeida.
Capitão Antonio Rodrigues Duarte Ribas.
Joaquim Celestino de Abreu Soares e outros.
Joaquim Antonio Albertino.
Anna Lucinda Paes.

---

## POR FAZER

### 1.ª SECÇÃO

Municipio de Jundiahy

Dr. Rodrigo Antonio Monteiro de Barros e outros.
Manoel Elpidio Pereira de Queiroz.
Rita Umbelina e outros (parte).
Os herdeiros de Joaquim Cardoso.

### 2.ª SECÇÃO

Municipio de Jundiahy

Os herdeiros de Joaquim Cardoso.
Dr. Rodrigo Antonio Monteiro de Barros e outros.
Nicoláo Rehder.

Municipio de Campinas

Maria Franca da Silveira (parte).
Joaquim Polycarpo Aranha.
Henrique Kaizer.

### 3.ª SECÇÃO

Municipio de Campinas

Commendador Joaquim Egydio de Sousa Aranha.
Barão de Atibaia.
D. Thereza de Paula.
Barão da Limeira.
João Cancio do Amaral.
Herdeiros do finado Eliziario.
Rosa Maria de Jesus.

Escriptorio da Companhia Paulista em São Paulo, 20 de Julho de 1871.

*Francisco Martins de Almeida,*
Servindo de Secretario.

# ANNEXO N.7

## APURAÇÃO DE ACCIONISTAS EM COMMISSO

**Apuração dos accionistas da Companhia Paulista que não acudiram a varias chamadas de capitaes e cujas acções ate esta data estão declaradas em commisso.**

| Ns. | | ACÇÕES | TOTAL |
|---|---|---|---|
| | **Na 2.ª chamada** | | |
| 1 | Antonio Bento Barbosa. . . . . | 5 | |
| 2 | Antonio Luiz de Moraes . . . . | 5 | |
| 3 | Aurelio Justino Franco . . . . | 5 | |
| 4 | Brazilio Antonio Corrêa da Silva. . | 1 | |
| 5 | Bento José de Araujo Cintra. . . | 5 | |
| 6 | Elias José de Arruda. . . . . | 5 | |
| 7 | Ezequiel A. Christino Fioravanti. . | 5 | |
| 8 | Francisco Antonio Borges. . . . | 5 | |
| 9 | Francisco de Assis de Araujo Cintra. | 5 | |
| 10 | Francisco de Paula Bueno. . . . | 5 | |
| 11 | Francisco Soares de Araujo. . . | 5 | |
| 12 | Gaudencio Ferreira Pinto. . . . | 5 | |
| 13 | Ignacio José de Araujo—Coronel . | 5 | |
| 14 | Indalecio José de Arruda. . . . | 2 | |
| 15 | Ivo José da Cunha. . . . . | 2 | |
| 16 | James H. Warne—Dr. . . . . | 5 | |
| 17 | João Baptista do Amaral Campos . | 3 | |
| 18 | João Baptista Gonzaga Cintra. . . | 5 | |
| 19 | João Feliciano do Amaral. . . . | 1 | |
| 20 | João Franco de Campos. . . . . | 5 | |
| 21 | João Franco de Godoy Sobrinho. . | 5 | |
| 22 | Joaquim T. de Carvalho. . . . | 25 | |
| 23 | José Antonio Coelho. . . . . | 10 | |
| 24 | José Antonio Pinheiro de Toledo. . | 2 | |
| 25 | José Antonio da Silva Gordo. . . | 10 | |
| 26 | José Joaquim de Moraes. . . . | 15 | |
| 27 | José Luiz Pereira. . . . . | 10 | |
| 28 | José Marciano de Toledo. . . . | 2 | |
| 29 | José Theodoro Pereira da Silva. . | 2 | |
| 30 | Julius A. Radder. . . . . | 50 | |
| 31 | Manoel Joaquim Pinto de Souza-dr. | 2 | |
| 32 | Narcizo de Carvalho Anta. . . . | 5 | |
| 33 | Newton Bennaton . . . . . | 10 | |
| 34 | Pedro de Alcantara Diniz . . . . | 5 | |
| 35 | Pedro Alexandre Coelho Bittencourt | 10 | |
| 36 | Silvestre Soares do Prado . . . . | 10 | |
| 37 | Venancio Ferreira Alves Adorno. . | 5 | |
| 38 | W. B. Rule . . . . . | 50 | 312 |
| | **Na 5.ª chamada** | | |
| 39 | Boaventura Xavier de Araujo . . | 5 | |
| 40 | Seraphim Gomes Moreira . . . . | 5 | 10 |
| | **Na 6.ª chamada** | | |
| 41 | Constantino Ferreira Braga . . . | | 5 |
| | **Na 7.ª chamada** | | |
| 42 | Antonio Carlos Sampaio Peixoto. . | | 10 |
| | TOTAL . . . . . | | 337 |

Escriptorio da Companhia Paulista em São Paulo 20 de Julho de 1871.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA.
servindo de Secretario.

154

ANNEXO N.º 8

# Balanço

155

# BALANÇO

## ACTIVO

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Accionistas** | | | |
| Pelas entradas a realisar | ..... | ..... | 2.282.600$00 |
| **Estudos definitivos** | | | |
| Pelos gastos feitos neste mister até 31 de Agosto de 1869 | ..... | 50.121$290 | |
| **Moveis e utensis** | | | |
| Compra dos mesmos até 31 de Dezembro de 1870 | 4.307$930 | | |
| Idem idem de 1.º de Janeiro de 1871 ate hoje | 918$040 | 5.225$970 | |
| **Instrumentos e ferramentas** | | | |
| Compra dos precisos até 30 de Junho de 1870 | ..... | 5.691$370 | |
| **Animaes** | | | |
| Pelos comprados até 12 de Julho de 1869 | 3.087$000 | | |
| Importancia dos vendidos até hoje | 1.963$000 | 1.124$000 | |
| **Alargamento de picada** | | | |
| Pelos gastos feitos até 30 de Junho de 1870 | ..... | 16.716$845 | |
| **Gastos de encorporação** | | | |
| Pelos verificados | ..... | 978$540 | |
| **Escriptorio technico** | | | |
| Vencimento dos Engenheiros até 14 de Março de 1870 | ..... | 29.481$340 | |
| **Trabalhos de construcção** | | | |
| Importancia das obras feitas até 31 de Dezembro de 1870 | 751.801$240 | | |
| Idem idem de 1.º de Janeiro de 1871 até hoje | 804.603$912 | 1.556.405$196 | |
| **Desapropriações** | | | |
| Despezas feitas até 31 de Dezembro de 1870 | 7.395$777 | | |
| Idem idem de 1.º de Janeiro de 1871 até hoje | 13.821$436 | 21.217$213 | |
| **Dormentes** | | | |
| Pelos fornecimentos feitos até 31 de Dezembro de 1870 | 23.623$600 | | |
| Idem idem de 1.º de Janeiro de 1871 até hoje | 27.346$800 | 50.970$400 | |
| **Materiaes da Europa** | | | |
| Gastos feitos até 31 de Dezembro de 1870 | 392.881$820 | | |
| Idem idem de 1.º de Janeiro de 1871 até hoje | 270.855$039 | 663.736$859 | |
| **Despezas geraes** | | | |
| Pelas que se fizeram até 31 de Dezembro de 1870 | 30.440$037 | | |
| Idem idem do 1.º de Janeiro de 1871 até hoje | 7.371$220 | 37.811$257 | 2.439.480$280 |
| **Contas correntes** | | | |
| Dinheiro em mão de diversos | ..... | ..... | 30.059$600 |
| **Deposito** | | | |
| Dinheiro em cofre do English Bank de Santos | ..... | ..... | 8.549$399 |
| **Lettras a receber** | | | |
| Do English Bank de Santos | ..... | ..... | 204.620$590 |
| **Caixa** | | | |
| Dinheiro existente | ..... | ..... | 295.928$796 |
| **S. E. ou O.** | | | 5.261.238$665 |

## PASSIVO

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Capital** | | | |
| 25,000 acções de 200$000 réis cada uma | | 5.000.000$000 | |
| **Dividendos** | | | |
| Pelos que não tem sido reclamados | | 7.853$327 | |
| **Emolumentos** | | | |
| Pelos que tem-se cobrado em virtude do art.º 47 dos Estatutos | | 882$600 | |
| **Sellos de acções** | | | |
| Saldo verificado | | 837$400 | |
| **Lucros e perdas** | | | |
| Saldo desta conta | | 4.199$290 | 5.013.772$617 |
| **Cauções** | | | |
| Pelas prestadas pelos empreiteiros, a saber: | | | |
| Capital em letras do English Bank de Santos | 196.583$593 | | |
| Juros das mesmas | 8.036$997 | 204.620$590 | |
| Capital em dinheiro | | 42.845$458 | 247.466$048 |
| | | | 5.261.238$665 |

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 30 de Junho de 1871.

156 FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA, Ajudante e Contador.

# ANNEXO N 9

OFFICIO DIRIGIDO PELA DIRECTORIA DA COMPANHIA PAULISTA AO SUPERINTENDENTE DA ESTRADA DE FERRO DE SANTOS Á JUNDIAHY

# COPIA

N.º 95.—Companhia Paulista.—Estrada de ferro de Jundiahy a Campinas.—Escriptorio Central.—São Paulo em 10 de Fevereiro de 1870.—Illm. Senr.—A Directoria da Companhia Paulista deliberou em sua sessão de 5 do corrente que se officiasse a V. S. sobre o seguinte assumpto :— Que sendo de toda a conveniencia que as duas Companhias, aquella de que V. S. é superintendente, e a Paulista, marchem de accordo e harmonia quanto ao trafego da linha de ferro, que prende o porto de Santos aos centros productores, e devendo por isso ambas ellas entrar em convenções, necessario se torna que V, S. peça instrucções á Directoria da Companhia, cujos interesses n'esta Capital representa, no sentido de saber se presta-se ella a contractar com a Companhia Paulista o trafego de Jundiahy a Campinas? Se no caso negativo presta-se ao accordo de percorrerem carros e trem rodante da Companhia Paulista a linha de ferro de Jundiahy a Santos e vice-versa? Quaes as condições com que qualquer d'esses accordos, ou outro, se poderá fazer? Pedindo V. S. a procuração especial para essas convenções com poderes, que sufficientemente o habilitem para entrar em qualquer contracto a respeito.—Transmittindo esta deliberação á V. S., espero ainda que V. S. se dignará attender-nos com a conveniente brevidade, afim de que possa a Directoria da Companhia Paulista tomar com tempo uma resolução qualquer. —Illm.º Senr. D. M. Fox, Muito Digno Superintendente da estrada de ferro de Santos a Jundiahy.—O Presidente da Directoria da Companhia Paulista—Doutor Clemente Falcão de Souza filho.—Confere—Francisco Martins de Almeida, servindo de Secretario.

# ANNEXO N. 10

PROJECTO DE CONTRACTO PARA REGULAR O TRAFEGO RECIPROCO DA COMPANHIA PAULISTA E COMPANHIA INGLEZA PELAS DUAS LINHAS

# COPIA

## CAPITULO 1.º

### TRAFEGO DE PASSAGEIROS

Art. 1.º As Companhias contractantes poderão reciprocamente vender bilhetes de cada uma das classes de passageiros de que se compuzerem os seus trens para as diversas estações pertencentes, quer á uma, quer á outra Companhia.

Artigo 2.º Haverá em cada uma das estações um registro em que serão lançados dia por dia e especificadamente o numero de bilhetes vendidos de cada classe, os nomes das estações para onde forão vendidos e as quantias recebidas.

Artigo 3.º Copias authenticas destes registros e todos os bilhetes arrecadados nas diversas estações serão enviadas diariamente pelos seus chefes aos superintendentes das respectivas estradas, que, á vista d'elles, organisarão uma conta mensal do quanto cada uma das Companhias é devedora á outra, e saldarão em dinheiro as mesmas contas.

Artigo 4.º Os carros de passageiros, wagons de bagagem e carros de freio, que compuzerem um ou mais trens pertencentes a qualquer das Companhias contractantes, poderão percorrer sem baldeação de especie alguma a estrada de propriedade da outra, devendo porém cada uma das Companhias ter prompto na estação de contacto nas horas de commum accordo designadas o seu material de tracção e pessoal necessario para conduzirem os trens que tiverem de seguir pela estrada de sua propriedade.

Artigo 5.º As bagagens, encommendas, ou quaesquer quantias e valores registrados, que enviados pelos trens de uma Companhia tiverem de seguir pela estrada da outra, serão sujeitos a uma verificação na estação de contacto, á vista de uma guia que deve acompanhal-os.

Esta verificação será feita pelo chefe da estação de contacto na presença do chefe do trem que faz a entrega, e daquelle que recebe os objectos, e, feita ella, o mesmo chefe de estação fará na guia as declarações dos resultados obtidos pela dita verificação, e assignal-as-ha, bem como os dous chefes de trem ácima referidos.

## CAPITULO 2.º

### TRAFEGO DE MERCADORIAS

Artigo 6.º De igual modo ao do trafego de passageiros, as duas Companhias contractantes poderáõ despachar, de cada uma das estações da estrada de sua propriedade, mercadorias de qualquer especie para uma ou mais estações de propriedade da outra.

Artigo 7.º Haverá em cada uma das estações de ambas as companhias dous livros de registro em que serão lançados minuciosamente e com especificação do peso, volume, ou numero, conforme a qualidade dos generos mercaveis, a quantidade de mercadorias, que, de qualquer das estações de uma Companhia, fôr despachada para a estação ou estações da outra, bem como as que forem pelas estações da primeira Companhia recebidas, e provenientes das estações de propriedade da segunda Companhia.

No livro de registro em que forem lançadas as mercadorias despachadas serão escriptas as quantias recebidas.

Artigo 8.º A' vista dos registros de que reza o artigo antecedente, os chefes das estações das duas Companhias farão mensalmente um extracto authentico das mercadorias recebidas ou despachadas das suas estações para as da outra Companhia, e enviaráõ os ditos extractos aos superintendentes das suas respectivas Companhias, os quaes de conformidade com os ditos extractos organisaráõ uma conta mostrando o debito de uma Companhia em relação á outra, e saldaráõ em dinheiro do paiz os mesmos debitos.

Artigo 9.º Os chefes de trens de mercadorias deveráõ estar munidos de uma guia, designando a quantidade, qualidade e outros necessarios pormenores das mercadorias conduzidas pelos trens de que são responsaveis.

Na estação de contacto esta guia será entregue ao chefe da estação, que à vista da mesma guia poderá verificar, acompanhado do chefe do trem, se ha ou não alguma falta nas mercadorias enviadas.

Dada a falta, o chefe de estação notal-a-ha na mesma guia, e esta nota será por elle assignada, bem como pelo chefe do trem verificado, e responsavel por parte da Companhia de que é empregado, pela falta encontrada, e pelo chefe de trem que tem de conduzir as mercadorias ao seu ultimo destino.

Se porem nenhuma falta for encontrada, cessa a responsabilidade do chefe do trem verificado, e passará, por parte da Companhia ã quem serve, para o outro chefe de trem que tomar conta das mercadorias da estação de contacto em diante.

A verificação de que se tracta retro só será feita nos carros que chegarem á estação de contacto sem a sua carga completa, ou com ella, mas sem os sellos e chumbo que serão empregados em todos os carros que só teem de ser abertos e descarregados na estação do seu destino.

Se nos carros sellados e chumbados o chefe da estação de contacto reconhecer que houve tentativa ou execução de violação dos sellos e chumbos, verificará as mercadorias dos outros carros, e seguindo-se o mesmo processo anterior, cahirá a responsabilidade de qualquer falta encontrada sobre a Companhia a quem serve o chefe do trem em que taes carros forão encontrados.

Não sendo feita a verificação nos casos á cima indicados, e verificação que póde ser exigida pelos chefes de trens, qualquer falta que posteriormente se encontre recahirá sobre a Companhia, cujo chefe de trem receber os carros sem verificar a sua carga.

Artigo 10.º Todos os carros e mais vehiculos que formarem um ou mais trens de mercadorias, e pertencentes a qualquer das Companhias contractantes percorreráõ a estrada de ferro de propriedade da outra sem baldeação de especie alguma, devendo porem cada uma das Companhias ter prompto na estação de contacto, nas horas de commum accordo designadas, o seu material de tracção e pessoal necessario para conduzirem os trens que tiverem de seguir pela estrada de sua propriedade.

## CAPITULO 3.º

### MATERIAL RODANTE

Artigo 11.º Todos os carros e mais vehiculos que compuzerem os trens, quer de passageiros, quer de mercadorias, pertencentes ás Companhias contractantes e que tiverem de seguir pela estrada de ferro de propriedade da outra, deveráõ acharse na estação de contacto em perfeito estado de conservação, tendo completamente munidos os seus apparelhos de lubrificação.

Na estação de contacto haverá por parte de cada uma das Companhias um inspector de carros, os quaes verificaráõ conjunctamente os carros dos trens que seguirem da mesma estação de contacto para qualquer das estradas de uma ou de outra Companhia.

O vehiculo que for achado em estado de não poder viajar será immediatameute retirado do trem, e substituido por outro, quer de uma, quer de outra Companhia, e immediatamente o

161

chefe da estação de contacto participará a occurrencia ao superintendente da estrada a que pertence o vehiculo retirado do trem.

Artigo 12.º Os pequenos concertos de que necessitarem os diversos vehiculos que compõem os trens, quer de passageiros, quer de mercadorias, serão feitos á custa da Companhia em cuja estrada a necessidade desses pequenos concertos for verificada, ainda que os ditos vehiculos pertenção á outra Companhia.

Os grandes concertos porem serão feitos á custa da Companhia a quem pertencerem os vehiculos concertados.

Artigo 13.º As avarias occasionadas por accidentes, quer nos vehiculos que compõem os trens de passageiros, ou mercadorias, quer nas proprias mercadorias, serão indemnisadas pela Companhia em cuja estrada se deu o accidente.

Artigo 14.º A Companhia, cuja estrada de ferro for percorrida por um ou mais vehiculos da outra Companhia, quer estejão estes carregados ou descarregados, pagará á esta a taxa de por kilometro percorrido por qualquer vehiculo pertencente á mesma Companhia.

## CAITULO 4.º

### DISPOSIÇÕES GERAES

Artigo 15.º As despesas de custeio da estação de contacto serão feitas pelas duas Companhias contractantes proporcionalmente ao trafego que da dita estação de contacto for executado por conta de uma ou de outra Companhia.

Artigo 16.º Os vehiculos de uma Companhia, que percorrerem a estrada de ferro de propriedade da outra, serão de preferencia aos desta descarregados ou carregados, no primeiro caso nas estações para onde forão destinados, e no segundo, se na estação onde se achão houver mercadorias que devão ser transportadas ás estações da estrada a que perteneem os mesmos vehiculos.

Artigo 17.º As duas Companhias contractantes obrigão-se a não empregar no trafego interestacional de cada uma de suas estradas senão os vehiculos de sua propriedade.

Artigo 18.º As duas Companhias contractantes obrigão-se a não demorar, nas estradas de sua propriedade, os vehiculos pertencentes a outra, um praso maior de cinco dias comprehendida a ida e volta; passado esse praso, applicar-se-ha uma multa de por dia: neste tempo não são contados os domingos e dias santificados.

Fica entendido que cada uma das Companhias contractantes obriga-se, na estação de contacto, a entregar á outra tantos carros vasios, quer de passageiros, quer de mercadorias, ou vehiculos de outra especie, quantos lhe forem entregues carregados por parte da primeira.

Está conforme. Francisco Martins de Almeida, servindo de Secretario.

---

# ANNEXO N. 11

## OFFICIO DA DIRECTORIA DA COMPANHIA INGLEZA

# COPIA

San Paulo (Braziliam) Railway Company Limited—N.° 111; Gresham House,—Old Broad Street, E. C.

(Traducção)

Londres 20 de Outubro de 1870—Senr.—Por parte da Directoria da Companhia da Estrada de ferro de São Paulo tenho a honra de accusar o recebimento de seu favor de 15 do corrente, contendo as clausulas do contracto assignado pelos Directores da Companhia Paulista (Estrada de ferro de Jundiahy á Campinas) para o uso futuro e recíproco do material rodante das estradas de ferro supra mencionadas, para a conducção de passageiros e mercadorias de ambas as linhas. E chama V. S. a attenção da nossa Directoria para a consideração dessas clausulas.—O unico objecto de algum accôrdo a fazer-se entre as nossas duas Companhias deveria naturalmente ser o de promover, tanto quanto possivel, a unidade de responsabilidade, economia no trabalho, promptidão, barateza e conveniencia para o publico.—Entretanto no primeiro exame das clausulas a Directoria observa que ellas são formuladas sobre a baze da existencia de duas administrações separadas e distinctas, e da divisão do total da linha da estrada de ferro de Santos a Campinas, da qual pertencem-nos 87 minhas, e 27 á Companhia Paulista.—A Directoria pede-me que communique aos Directores de V. S. a convicção de que um accordo como este será realmente inpraticavel para qualquer fim util, ou então accumulará muito trabalho e despesas desnecessarias, improficuas e addiccionaes para ambas as Companhias, sendo que a questão de despesas é uma daquellas a respeito das quaes nos achamos imperativamente obrigados para com o Governo Imperial.—Para corroborar-se esta objecção deve-se observar que a quasi totalidade das clausulas em questão é feita com o fim de fiscalisarem-se os effeitos da pretendida divisão administrativa, e não attende de modo algum aos interesses do publico.—Deste modo a Directoria não se propõe agora a examinar as clausulas sereatim e suas diversas providencias para " duplas facturas "etc. etc.; mas basta-lhe em prova de seos receios chamar a particular attenção de V. S. para o artigo 5.° do Cap. I.° e artigo 9.° do Cap. 2.° Estes dous artigos tem particularmente em vista limitar a responsabilidade de cada Companhia em separado, quanto a bagagem,

volumes e mercadorias, aos empregados de cada uma dellas e nas linhas que lhes pertencem. Uma tal disposição seria indispensavel no caso de duas administrações separadas, e nossa Directoria concorda plenamente nisto; e os referidos artigos parecem providenciar para este ponto essencial pelo unico modo pratico possivel. Lendo-os porem não se póde deixar de ver que se elles forem exactamente póstos em pratica o serviço ficará impedido na estação de juncção de modo igual ao que se daria se não houvesse absolutamente communhão alguma entre as duas Companhias, e a conveniencia do publico, que deveria ser o principal objecto de um accordo para a execução do serviço será prejudicada por actos entre as duas Companhias praticados simplesmente para que cada uma tire de si a responsabilidade perante o publico.—Parece-nos tambem um ponto muito importante a questão do material rodante, no qual se podia realisar grande economia sob uma só administração e podia toda a linha ser mais proveitosa e promptamente utilisada em proveito das duas Companhias, ponto este que affecta principalmente o presente capital da Companhia Paulista e para o futuro prejudicará os seos interesses no caso de desejar vender a estrada que lhe pertence. Sem demorar-nos mais sobre o documento que temos á vista, tómo a liberdade de apresentar a V. S. a objecção fundamental acima exposta como a principal difficuldade ao arranjo proposto.—A Directoria julga de seo dever dar este passo sem perda de tempo em quanto todas as questões que envolvem esta primeira proposta formal dos Directores de V. S. podem ter uma solução de ambas as Companhias.—Com tudo antes de concluir, tenho a honra de fazer lembrar a V. S. que a presente proposta é completamente differente das duas que em data de 10 de Fevereiro de 1870 forão submettidas pelo Dr. Falcão de Souza Filho ao Senr. Fox e por elle remettidas á Directoria que respondeo que teria muito prazer em tomar ambas em consideração. Uma dellas era que nós contractariamos com a Companhia Paulista seo trafego, a outra era para simples faculdade de curso reciproco das linhas. —Quanto á segunda, a serra offerece insuperavel obstaculo; quanto á primeira rogo a V. S. de informar aos seos Directores que estamos promptos a entrar em negociação nos termos que nós forem propostos, quer por V. S. em Londres, quer ao nosso Superintendente que será avisado por este correio para remetter para Londres qualquer communicação que receber afim de ser tomada em consideração.

Tenho a honra de ser.—De V. S. obediente criado Robert A. Heatt, Presidente.—Ao Senr. Cap.m Viriato de Medeiros.—Conforme F. M. de Almeida servindo de Secretario.

# ANNEXO N.12

## OFFICIO DA DIRECTORIA DA COMPANHIA ITUANA

## DE 10 DE JANEIRO DE 1871

# COPIA

Illm.º Exm.º Snr.º—Tendo a Companhia Ituana estatuido que a sua via ferrea fosse entroncar em Jundiahy ou na via da Companhia Paulista ou da ingleza, a respectiva Directoria provisoria resolveo o entroncamento naquella, e para esse fim seo Presidente interino fez uma proposta ao M. D. Presidente da Companhia Paulista.—As condições onerozas que de sua parte forão estabelecidas e que importavão completa recusa fez com que a Directoria da Companhia Ituana, com quanto tivesse pleno direito do entroncamento, desistisse delle e resolvesse fazel-o na estrada da Companhia Ingleza, cujo superintendente tudo facilitava mostrando a melhor vontade.—Em vista disto a Companhia Ituana traçando a sua linha parallela á da Companhia Paulista, para chegar ao fim á que se propunha, eis que surge outro embaraço, qual o dos engenheiros desta Companhia terem arrancado as estacas da via Ituana no lugar onde ellas tinhão de começar a correr parallelamente nas proximidades da ponte de Jundiahy.—Chegando isto ao meo conhecimento entendi-me com o digno Presidente da Companhia Paulista para que providenciasse a respeito, fazendo desapparecer a collisão que parecia ir dar-se.—Respondendo-se-me que esse arrancamento de estacas era em terreno de que a Companhia Paulista precisava para tirar terra para um aterro que tinha de fazer, não duvidaria cedel-o se fosse disponivel. —A poucos dias, porem, o M. D. Presidente dignou-se responder-me por uma carta que do exame occular que fez, esse terreno era estrictamente necessario, tendo por isso tratado de desaproprial-o.—Submettida á Directoria da Companhia Ituana esta resposta e a questão que á ella se prendia, foi resolvido que seo Presidente tratasse do negocio de modo a fazer desapparecer esta emergencia que vinha trazer serios embaraços á sua estrada, obrigando-a a tomar um curso de má feição e muito mais dispendioso, transpondo a montanha contigua ou crusando a linha da Companhia Paulista, cujos inconvenientes quer á uma, quer á outra Companhia são tão palpaveis e conhecidos que escusado é mencional-os.—Incumbido, pois, desta tarefa, meo fim principal é chegar a um accordo, e para isto dirigime exclusivamente á esta Capital. Reconheço que a Companhia Paulista tem o direito de desapropriar os terrenos de que precise para seos atterros ; todavia este não vae tão longe que possa prejudicar á outra Companhia, e nem pelo seo contracto com o Governo pode desapropriar terrenos já desapropriados como acontece na questão

166

vertente, pois que, quando a Companhia Paulista tratou da desapropriação deste terreno, cujo processo, supponho eu, nem está ainda findo, já de a muito estavão plantadas as estacas arrancadas e approvada a respectiva planta da via ituana e « ipso facto » desapropriado o terreno da linha, como é expresso na legislação que rege a materia.—Não podia pois a Companhia Paulista arrancar estas estacas e nem lhe assiste o direito de desapropriação no traçado da linha Ituana e em todo caso as boas relações em que se mantem ambas as Companhias e a defferencia e consideração, que ellas se devem entre si, repellião semelhante procedimento. Convencido, pois, que a Companhia Ituana está no direito de mandar de novo plantar as estacas arrancadas e proseguir nos seos trabalhos respeitando unicamente o traçado da linha da Companhia Paulista, ainda que para uma via dupla, entendi todavia dever sobreestar este procedimento antes que me dirigisse á VV. EEx.as provocando um accordo, que como disse ao principio, é o meo fim primordial, de modo que as cousas marchem na melhor harmonia sem prejuizo e quebra dos interesses de ambas as Companhias.—A Companhia Paulista precisando de terra para o aterro que tem de fazer, encontra-a em igual distancia do lado direito da sua linha, e assim não havia necessidade de ir procural-a ao lado esquerdo onde está o traçado da linha ituana; e mesmo que tivesse de tirar a terra deste lado, o poderia fazer respeitando unicamente o traçado da linha, cuja largura sendo de um metro em nada a prejudicava. Mesmo sobre este traçado da linha ituana, tem-se de fazer escavações e a terra dellas tirada póde servir para o atterro projectado e a propria Companhia Ituana não duvida transportar esta terra para o referido aterro, o que torna-se de exclusiva vantagem para a Companhia Paulista. Offerecendo estes dados para um accordo, não me limito á elles, antes estou resolvido a dar maior desenvolvimento, o que se poderá conseguir, havendo uma interferencia pessoal entre mim e VV. EEx.as, cuja opportunidade dá-se nesta occasião, visto que alem de achar-me nssta Capital tambem aqui se acha o Ex.mo Barão de Piracicaba, um dos Directores da Companhia Ituana.—Achando-me, porem nesta cidade a tres dias e não tendo podido apresentar este meo officio a mais dias, por que tive noticia de ter-se auzentado para Jundiahy o M. D. Presidente, ao mesmo que já se acha de volta, tomo a liberdade de pedir que reúna amanhã a Directoria para tomar conhecimento da materia deste officio, e o faço confiado em sua benevolencia, attendendo que todos os Senr.es Directores se achão nesta cidade e se prestarão à reunião pedida, entretanto que eu não

residindo aqui, qualquer demora mais me seria muito prejudicial.—Prevalecendo-me da opportunidade tenho a honra de appresentar a VV. EEx.as meos protestos de alta consideração e subido apreço, e pôr a disposição de VV. EEx.as meu nénhum prestimo, não só no que fôr em serviço da Companhia, como de VV. EEx.as em particular.--S. Paulo 10 de Janeiro de 1871—Illm.os Exm.os Senr.es Presidente e Directores da Companhia Paulista.—O Presidente da Companhia Ituana—José Elias Pacheco Jordão—Conforme—F. M. d'Almeida, servindo de Secretario.

# ANNEXO N. 13

## OFFICIO DA DIRECTORIA DA COMPANHIA ITUANA AO SEU ENGENHEIRO EM CHEFE

# COPIA DE COPIA

A Carlos Krauss ) Nº 51.—Secretaria da Companhia Ituana, 8 de Fevereiro de1871.

Acabo de receber um officio da Directoria da Companhia Paulista em que participa á Directoria da Companhia Ituana não ser aceitavel a proposta por esta feita para correrem juntas as duas linhas entre a ponte de Jundiahy e a estação da Companhia Ingleza.—Em vista pois do occorrido cumpre dar-se cumprimento ao que já resolveo a Directoria em sessão de dois do corrente, que é fazermos a nossa linha separadamente e fóra dos terrenos desapropríados pela Companhia Paulista.—Esta decisão foi no caso da Companhia Paulista não responder no primeiro correio, que com mais razão deve vigorar, não tendo sido aceita a proposta por nós feita.—Em vista pois do exposto, queira V. S. dar os passos afim de que se cuide na construcção da via no sentido que acabo de mencionar, ficando tambem assim satisfeita a requisição dos empreiteiros em carta de 21 de Janeiro, cuja copia lhe remetti.—Se para este fim fôr necessario entender-se comigo, convem que o faça hoje, visto retirar-me amanhã para a Côrte.—Deos Guarde a V. Sª.—Illmº Senr. Carlos Krauss, Engenheiro em Chefe.—O Presidente da Directoria José Elias Pacheco Jordão.—Conforme.—O Secretario da Companhia—Francisco Autonio Barbosa.—Confor-me.—F. M. de Almeida, servindo de Secretario.

---

# ANNEXO N 14

## OFFICIO DO GOVERNO PROVINCIAL Á DIRECTORIA DA COPANHIA PAULISTA PROPONDO BASES DE ACORDO ENTRE ESTA E A COMPANHIA ITUANA

# COPIA

Palacio do Governo da Provincia de São Paulo em 11 de Abril de 1871.—Illm°. Senr.—Convindo concluir o accordo entre as Companhias Paulista e Ituana para o entroncamento das duas linhas ferreas no ponto em que se aproximão, junto ao rio Jundiahy; e desejando quanto couber nas forças d'esta Presidencia facilitar o referido accordo, e attendendo ao mesmo tempo as conveniencias da Provincia, e aos interesses das duas Companhias, consulto a V. S. sobre as bases seguintes, que me parecem inteiramente equitativas.—1.ª—O entroncamento dar-se-ha no ponto em que se aproximarem as duas linhas junto ao rio Jundiahy.—2.ª—A estação ahi será feita á custa da Companhia Ituana, e ficará sempre de sua propriedade, podendo a Companhia Paulista receber carga e passageiros, podendo para este fim ter empregados seus.-3ª-A Companhia Ituana fica com direito de estabelecer, de accordo com o Governo, as estações que julgar convenientes dentro da zona privilegiada de 31 kilometros, percebendo frete de carga e passageiros, mediante modica porcentagem.—4.ª.—As cargas de cada Companhia uma vez entregues á outra, por conta d'esta correrão todas as despezas e responsabilidades.—5.ª.—A Companhia Paulista obriga-se ainda durante a construcção de sua linha a conduzir em seus carros e sobre seus trilhos, todo o material da via Ituana desde a estação Ingleza em Jundiahy até a estação do entroncamento, á proporção que a Companhia Ituana precise d'esses transportes, que serão feitos pela tabella de preços da Companhia Paulista, e na falta pela da Companhia Ingleza. Communicando estas bases á ambas as Directorias, espero que em breve estará assentado o accordo e resolvidas todas as questões.—Deus Guarde a V. S.—A. da Costa Pinto Silva.—Senhor Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista.—Confere—F. M. de Almeida, servindo de Secretario.

---

171

# ANNEXO N.15

OFFICIO DA DIRECTORIA DA COMPANHIA PAULISTA ACEITANDO COM MODIFICAÇÃO AS BASES DE ACORDO COM A COMPANHIA ITUANA PROPOSTAS PELO GOVERNO

# COPIA

N.ª 234.— Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo 15 de Abril de 1871.

Illm.º Exm. Senr.—Accuso a recepção do officio de V. Ex.ª datado de 11 do corrente, em que se dignou sujeitar a minha consideração as bazes, que á V. Ex.ª parecem equitativas para se concluir o accordo entre as Companhias Paulista e Ituana relativo ao entroncamento das duas linhas ferreas no ponto em que se aproximão junto ao rio Jundiahy.—Em resposta tenho a satisfação de declarar a V. Ex.ª que a Directoria da Companhia Paulista não servirá de estorvo as intenções de V. Ex.ª, pois concorda com as bazes organisadas, pedindo permissão para fazer apenas ligeiras modificações como poderá V. Ex.ª averiguar pela transcripção que faço das bazes com os acrescimos e modificações que a Directoria solicita —1.ª—O entroncamento dar-se-ha no ponto em que se aproximarem as duas linhas junto ao rio Jundiahy, e onde a natureza do terreno e nivellamento da linha se prestar as obras necessarias.—2.ª—A estação e seos accessorios ahi serão feitos á custa da Companhia Ituana, que será delles proprietaria, podendo porem a Companhia Paulista ahi ter empregados seos para receber carga e passageiros. Se no futuro a Companhia Paulista tiver de montar linha dupla, as obras da Companhia Ituana não impedirão as da Companhia Paulista, que fica sendo sempre proprietaria do solo que desapropriou de particulares.—3.ª—A Companhia Paulista concede á Companhia Ituana a faculdade de estabelecer as estações que julgar convenientes dentro da zona privilegiada da Companhia Paulista (31 kilometros) percebendo frete de carga e passageiros, mediante modica porcentagem que pagará á Companhia Paulista, a qual conserva em pleno e inteiro vigor todos os seos privilegios.—4.ª—Uma vez entregues as cargas de uma Companhia á outra, correrão por conta desta as despezas e responsabilidade.—5.ª—A Companhia Paulista obriga-se, ainda durante a construcção de sua linha e depois que começar a funccionar alguma de suas locomotivas nesse serviço, a conduzir em seos carros e sobre seos trilhos todo o material da via Ituana, desde a estação Ingleza em Jundiahy até a estação do entroncamento, a proporção que a Companhia Ituana precise desses transportes, que serão feitos pela tabella de preços da Companhia Paulista, e na falta pela da Companhia Ingleza.—Creio que assim, resalvando a Companhia Paulista seus direitos, accede entre-

tanto aos justos desejos que V. Ex.ª nutre de facilitar o accordo, attendendo ao mesmo tempo as conveniencias da Provincia e aos interesses das duas Companhias.—Deos Guarde a V. Ex.ª—Illm.º Exm.º Senr. Conselheiro Vicente Pires da Motta, Digm.º Vice-Presidente da Provincia.—O Presidente da Directoria da Companhia Paulista—Clemente Falcão de Souza-filho.

Confere.—F. M. d'Almeida servindo de Secretario.

---

# ANNEXO N. 16

## ESCRIPTURA DE ENTRONCAMENTO DA LINHA DA COMPANHIA ITUANA NA LINHA DA COMPANHIA PAULISTA

# COPIA

Livro de Notas n. 60 fl. 1080.—Primeiro traslado de Escriptura de accordo.

Saibão quantos este publico Instrumento de Escriptura de accordo virem, que no Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oito centos setenta e um aos vinte e um de Abril do dito anno, n'esta Imperial Cidade de São Pauló, em o meu cartorio, perante mim comparecerão partes entre si justas e contractadas a Companhia Paulista da Estrada de ferro de Jundiahy a Campinas, representada pelo Presidente da sua Directoria Doutor Clemente Falcão de Souza filho, e a Companhia Ituana da Estrada de ferro de Itú a Jundiahy, representada pelo Presidente da sua Directoria o Doutor José Elias Pacheco Jordão, pessoas de mim reconhecidas, e das testemunhas abaixo assignadas, e por elles me foi dito que achando-se concluido o accordo relativo ao entroncamento das duas linhas ferreas no ponto em que ellas se aproximão junto ao Rio Jundiahy onde fica a barreira da ponte de Jundiahy, aqui fazem claras as bases do mesmo accordo, e são as seguintes: —Primeira.—O entroncamento dar-se-ha no ponto em que se aproximarem as duas linhas junto ao Rio Jundiahy, e onde a natureza do terreno e o nivellamento da linha se prestar ás obras necessarias.—Segunda. —A Estação e seus accessorios ahi serão feitos á custa da Companhia Ituana, que será d-elles proprietaria, podendo porém a Companhia Paulista ahi ter empregados seus para receber carga e passageiros. Se no futuro a Companhia Paulista tiver de montar linha dupla, as obras da Companhia Ituana não impedirão os da Companhia, que fica sendo sempre proprietaria do solo, que desapropriou dos particulares.—Terceira.—A Companhia Paulista concede á Companhia Ituana a faculdade de estabelecer as estações, que julgar convenientes dentro da zona privilegiada da Companhia Paulista (trinta e um kilometros) percebendo a Companhia Ituana frete de carga, e passageiros, mediante a porcentagem de cinco por cento que pagará á Companhia Paulista do frete liquido, sendo esta porcentagem unicamente da producção da zona privilegiada, conservando a Companhia Paulista em pleno e inteiro vigor todos os seus privilegios. —Quarta.—.—Huma vez entregues as cargas de uma Companhia á outra, correrão por conta d'esta as despezas e responsabilidades.—Quinta.—A Companhia Paulista obriga-se ainda, durante a construcção de sua linha. e depois que co-

175

meçar a funccionar alguma de suas locomotivas n'esse serviço, a conduzir em seus carros, e sobre os seus trilhos todo o material da via Ituana, desde a estação Ingleza em Jundiahy athé a estação do entroncamento. á proporção que a Companhia Ituana precise d'esses transportes, que serão feitos pela tabella de preços da Companhia Paulista, e na falta pela da Companhia Ingleza. — Sexta. — Os dois presidentes das duas Directorias obrigão-se entre si a trocar em prazo breve copias das actas das duas respectivas Directorias que os habilitão a firmar o presente accordo, e que o consolida inteiramente. E de como assim o disserão, do que dou fé, e me pedirão que lavrasse a presente Escriptura o que fiz á vista da destribuição que se segue : —A Gomes.—Escriptura de accordo para o entroncamento da linha ferrea de Itú a Jundiahy na linha de ferro da Companhia Paulista entre Jundiahy a Campinas celebrada pelos representantes das duas Companhias, sem valor conhecido. São Paulo vinte e um de Abril de mil oito centos setenta e um.—Quirino Chaves.—A destribuição pagou duzentos réis de sello de estampilha por mim Tabellião inutilisada. Esta Escriptura assim feita li ás partes outorgantes perante as testemunhas, acceitarão, outorgarão, e assignarão com as testemunhas presentes Francisco dos Santos Pinto, e Francisco Antonio de Oliveira Basto, moradores d'esta Cidade, reconhecidos pelos proprios de mim Joaquim José Gomes, Tabellião que a escrevi. —Clemente Falcão de Souza filho.—José Elias Pacheco Jordão.—Francisco dos Santos Pinto.—Francisco Antonio de Oliveira Basto.—Nada mais continha e nem declarava em dita Escriptura de accordo com o theor da qual bem e fielmente fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este a favor da Directoria da Companhia Ituana e o outro a favor da Directoria da Companhia Paulista, indo em tudo conforme ao seu original a que me reporto e dou fé.—São Paulo vinte e oito de Abril de mil oito centos setenta e hum. Eu Joaquim José Gomes, Tabellião que subscrevi e assigno em publico e razo. Em testemunho de verdade—Joaquim José Gomes.— Conferido— Gomes.— Está conforme— Francisco Martins de Almeida, servindo de Secretario

# ANNEXO N. 17

## OFFICIO DO PRESIDENTE DA DIRECTORIA DA COMPANHIA ITUANA AOS SEUS EMPREITEIROS

# COPIA

Illm. Snr, Charles D. Dulley.
Itú, 22 de Maio de 1871.

Tendo V. Sª sobrestado a construcção do leito da estrada entre a ponte de Jundiahy e a estação ingleza, por deliberação da directoria, cumpre-me participar-lhe, que tendo ella resolvido proseguir n'essa construcção, V. Sª desde já mande proseguil-a sob as condições que verbalmente propuz-lhe, e que até o dia 1.º ou 2.º do proximo mez de Junho reduziremos á escripto.

Deos guarde á V. Sª.

(assignado) José Elias Pacheco Jordao.

Está conforme

F. M. de Almeida,
Servindo de secretario.