

6-17-71

# RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

# COMPANHIA ITUANA

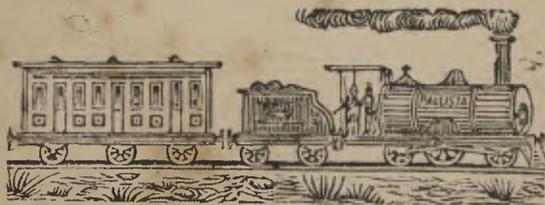
APRESENTADO

NA

SESSÃO DE ASSEMBLÉA GERAL

DE

21 DE NOVEMBRO DE 1875



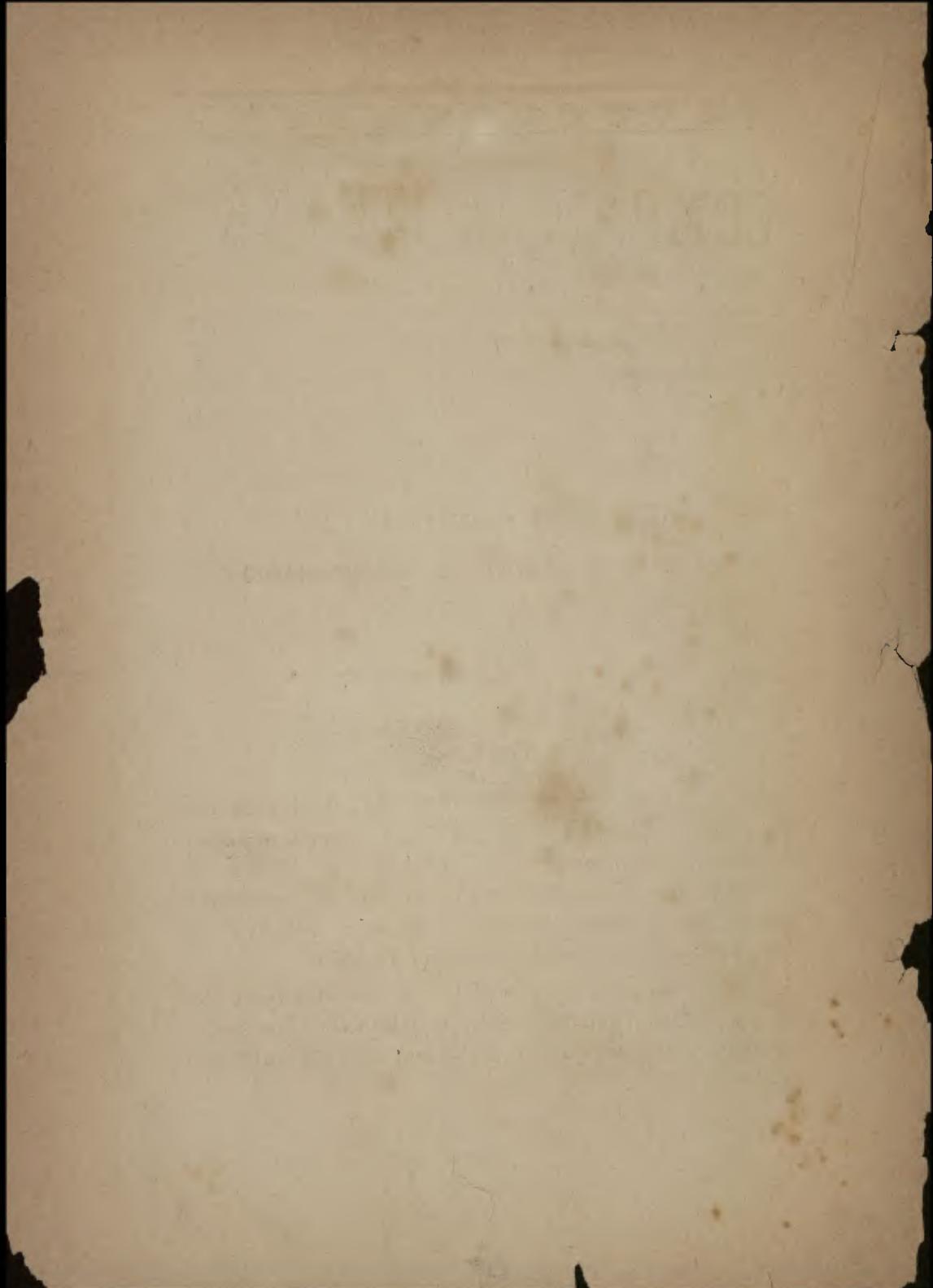
S. PAULO

TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»

27—RUA DA IMPERATRIZ—27

1880

1





## *Senhores Accionistas*

Ainda uma vez a Directoria, em obediencia aos Estatutos, submete á vossa illustrada apreciação o seu Relatorio, acompanhado do balanço das contas do semestre que findou em Junho ultimo. A respectiva commissão apresentar-vos-ha o parecer relativo ás contas do segundo semestre do anno de 1874.

Sobre as occurrencias que se deram desde a vossa ultima reunião, achareis noticias detalhadas nas peças annexas, cuja substancia resume-se nos seguintes capitulos :

## Via permanente

O pezado trabalho de conservação, que em tempos exigia o mau estado do leito da estrada, diminuiu consideravelmente com a consolidação da linha, que, em virtude da substituição de grande numero de dormentes e de melhor lastramento, acha-se hoje em excellentes condições. Disto resulta que o avultado pessoal que tivemos o anno passado, empregado na conserva, está actualmente reduzido ao estrictamente necessario.

Nenhum incidente digno de nota deu-se, felizmente, depois desses reparos, apesar do augmento de velocidade no percurso dos trens, que hoje fazem em tres horas a viagem de Itú a Jundiahy, na qual gastavam outr'ora quatro horas.

## Trem rodante

Possue a Companhia um material movel que, com um pequeno augmento, bastará para todas as necessidades do serviço, como já satisfaz a todas as exigencias da commodidade dos passageiros.

Com a aquisição de mais quatro locomotivas inglezas, de typo aperfeiçoado e o mais adequado ás condições de nossa linha, dispõe a Companhia de dez machinas. Os carros de passageiros estão no melhor estado desejavael, tendo-se concertado os antigos. Construíram-se

mais cinco carros de lastro para o transporte de material bruto; faltam-nos, porém, carros para mercadorias, e agora que está aberta a linha de Capivary, o augmento dessa classe de material torna-se de mais em mais urgente.

Em virtude do contracto celebrado com o Governo Provincial, em 10 de Abril do corrente anno, todo o material rodante ficou pertencendo ao tronco, que perceberá dos ramaes uma indemnisação pelo seu uzo.

A Directoaria julgou mais conveniente propôr esta medida do que comprar material especial para os ramaes, tendo mesmo em vista facilitar a escripturação e os ajustes de contas entre o tronco e aquella linha. Por isto, a Directoria, julgando sufficiente o numero de locomotivas que actualmente possui a Companhia, deliberou rescindir do contracto feito com o Sr. D. M. Fox para a compra de duas outras.

### Trafego

Tem corrido com regularidade. Elevaram se os preços das passagens desde o mez de Abril, epocha em que entraram em serviço os carros americanos para passageiros. O augmento de commodo que esses vehiculos proporcionam ao viajante justificou a medida. Cumpre, entretanto, dizer que no primeiro semestre deste anno o movimento não foi tão avultado como no ultimo do anno findo, porquanto o excesso da receita sobre a despeza foi apenas de 5:953\$070 contra 15:834\$630, que foi a diffe-

rença daquelle periodo; e com pezar tem notado a Directoria que, a partir da abertura da Estrada Sorocabana, tende a decrescer o nosso trafego, não só em relação a mercadorias como a passageiros.

### Estradas convergentes

Si em todo o tempo a construcção de estradas convergentes foi considerada medida de grande importancia para o nosso trafego, esta utilidade sóbe de ponto agora, quando grande numero de vias ferreas exploram em todos os sentidos as zonas productoras da Provincia. Esta consideração induz a Directoria a crêr que seja da maxima urgencia a abertura de estradas que do bairro do Quilombo, de Pirahy, e de Monte-mór convertam para as estações do Quilombo, de Itupeva e Monte-mór.

Este assumpto será objecto de um reclamo á attenção do Governo, a quem por mais de uma vez se tem feito sentir tal conveniencia.

Calcula-se o augmento de trafego que possam trazer essas estradas em mais de cem mil arrobas de productos, annualmente.

### Liquidação de contas

Acham-se liquidadas, depois de minucioso e demorado exame, as contas do tronco, sobre as quaes a respectiva commissão nomeada pelo Governo já deu seu

parecer, sendo fixado o capital garantido em Réis 1,991:463\$456, podendo a Companhia despende ainda, para complemento de suas obras a quantia de Réis 61:242\$450. Este parecer foi approvedo pelo Governo Provincial em 24 do mez de Outubro proximo findo.

A Directoria aproveita a oportunidade para dirigir um voto de louvor aos membros daquella commissão, es Srs. Engenheiro Fiscal, Dr. Nicolau Rodrigues dos Santos França Leite e empregado do Thesouro Manoel Augusto de Alvarenga, pela boa vontade e lealdade com que desempenharam o trabalho que lhes fôra confiado.

### Dividendo

Pela demora da liquidação de contas da Companhia, não poude a Directoria receber em tempo a importancia do nono dividendo ; logo, porém, que foi approvedo o exame das contas, o Thesouro entregou à Directoria para esse fim a quantia de 61:028\$920 rs. que, distribuida pelo numero total de acções, veio a tocar a razão de Rs. 4\$880 para cada uma, restando a somma resultante de fracções indivisiveis, que é levada á conta do futuro dividendo.

Desde o dia 10 do corrente está se effectuando o pagamento.

## Escriptorio

Tendo fallecido o Secretario da Companhia, o Dr. F. A. Barboza, foi o lugar preenchido pelo Sr. Pompilio de Albuquerque.

E' um dever dizer aqui algumas palavras em memoria daquelle distincto cavalheiro :

Os serviços que, com zelo e probidade, elle sempre prestou a esta empresa fazem sua memoria credora de sentida recordação, e a Directoria paga uma divida de gratidão manifestando o pezar que tão sensivel perda produziu, e julga não errar affirmando que os Senhores Accionistas compartilham-no.

---

**RAMAES**

## Ramal de Capivary

No dia 21 de Outubro abriu-se ao trafego a secção dos ramaes, comprehendida entre as estações do entroncamento e Capivary. Foi uma festa da industria e do trabalho, cuja recordação ficará gravada na memoria de todos os assistentes e que assignalou mais uma data de prosperidade para nossa Provincia.

O Exmo. Sr. Dr. Sebastião José Pereira assistiu à inauguração e teve oportunidade de observar as obras daquelle ramal, das quaes mostrou-se satisfeito.

O contentamento que por aquella occasião manifestaram todos, deu a medida exacta da importancia da linha, e foi-nos uma compensação pelas difficuldades que nos assoberbaram, durante a execução daquelles trabalhos.

A inauguração retardou-se além de todas as previsões em razão da natureza e condições especiaes dos terrenos em que foi cavado o leito da estrada, sujeitos a repetidos desmoronamentos, si bem que a impericia de alguns empreiteiros concorresse para a demora. Em consequencia daquelle motivo o custo kilometrico do preparo do leito excedeu o do orçamento apresentado no ultimo relatorio desta Directoria ; assim : no ramal de Capivary esse custo foi de 18:807\$639 rs. e no de Piracicaba, contando os ultimos serviços a pagar, é de Réis 15:300\$000. Apesar, porém, disto, o preço da linha, incluída a superstructura, será de 28:000\$000 rs. por kilometro, ou 185:460\$000 rs. por legua. Dest'arte, a estrada, embora de um pezadissimo movimento de terras, não ficará mais custosa do que outras que na Provincia se tem construido, e em melhores condições.

No relatorio do respectivo engenheiro chefe que vai annexo, encontrareis dados minuciosos sobre tudo o que diz respeito ao ramal.

### Trafego do Ramal

O relatorio do Inspector Geral expõe com a maxima clareza o estado deste ramo de serviço. A Directoria,

porém, insiste na conveniencia de uma modificação do horario por parte da Companhia Inglesa, de modo que os passageiros e mercadorias que transitem pela nossa linha encontrem em Jundiahy conducção immediata para Santos e pontos intermedios, partindo de nossas estações a horas mais commodas.

Neste sentido acha-se já encetada negociação com aquella Companhia, e a Directoria não descurará de fazel-a chegar ao termo desejado.

### Estação em Indaiatuba

Attendendo a justas e reiteradas reclamações dos habitantes de Indaiatuba, que offereceram seu concurso para o estabelecimento de uma pequena estação na Villa, a Directoria resolveu mandar fazer a obra em questão, concorrendo a Companhia com o que fôr preciso além do producto de uma subscripção que alli correu. Para dirigir aquelle trabalho offereceu se o prestimoso cidadão Joaquim de Campos Bicudo, a quem foi confiada a administração da obra, que já teve começo.

---

## Ramal de Piracicaba

Está quasi concluido o leito desse ramal, desde Capivary até Constituição. Resta apenas nivellar e regu-

larisaros serviços dos empreiteiros Azevedo Britto e Sant'Anna Lopes, proximos ao ponto terminal, e uma ponte sobre o rio Capivary, na fazenda «Leopoldina», que por toda a primeira quinzena do mez vindouro ficará concluida. Desde então proseguir-se-ha no assentamento de trilhos.

Foram recebidos os dormentes que, por contracto, forneceu o Dr. Joaquim Fernando de Barros, os quaes, com as sobras que devem existir em Capivary, serão bastantes para a superstructura da linha. Os trilhos, porém, que ainda possui a Companhia não são sufficientes, devendo faltar delles cerca de vinte e cinco kilometros para o complemento da via. Até agora a Directoria não tem podido effectuar a compra desse material, mas o fará logo que melhorem as condições economicas da Companhia.

### Estações

Sendo chamados proponentes para construcção das estações de Mombuca e Rio das Pedras, foram preferidas as propostas de Manoel Antonio Pereira para aquella, e de Gustavo Ostron para esta, por mais vantajosas entre outras que foram entregues.

A de Mombuca, contractada pelo preço de 6:056\$ rs., deve ser entregue no prazo de seis mezes, e a do Rio das Pedras, comprehendendo estação de passageiros e armazem de carga, justa por 9:200\$00, será concluida em oito mezes a contar da data dos contractos.

Não se tratou ainda da factura da estação terminal de Piracicaba.

## Contracto com o Governo

Tendo a Assembléa Provincial reconhecido a necessidade de auxiliar esta Companhia, votou a Lei n.º 7 de 16 de Março do corrente anno, pela qual concedeu fiança para um emprestimo do valor maximo de Réis 600:000\$000, applicaveis ao proseguimento das obras dos ramaes.

Para execução desta Lei celebrou a Directoria com o Governo, a 7 de Abril, um contracto em que se estipularam obrigações reciprocas. Este contracto foi publicado e o vereis annexo ao presente relatorio. (\*)

## Emprestimo

Malogrando-se todas as tentativas de obter dinheiro para as urgencias do serviço de construcção dos ramaes por meio de emissões, a Directoria recorreu a emprestimos, conforme estava autorizada por deliberações tomadas nas assembléas geraes de 31 de Maio e 15 de Agosto do anno passado.

Durante o primeiro semestre deste anno contrahiram-se emprestimos, á proporção das necessidades das obras, no valor de 451:700\$995 rs., e no semestre corrente até 31 de Outubro, outros na importancia de

---

(\*) Já foi destruido em avulso.

202:000\$000 rs., prefazendo juntos a somma de Rs. 653:700\$995 rs. que adicionada ás dos empréstimos do anno passado, eleva o empréstimo total a 1,058:700\$995 réis. Desta quantia 462:000\$000 tem a fiança do Thesouro Provincial, e o restante — 596:700\$995 rs. estão exclusivamente á credito da Companhia.

No balanço geral encontrareis explicações detalhadas acerca destas transacções.

### Conclusão

Eis, Senhores Accionistas, a exposição succinta do que se tem feito. Sobre o que resta a fazer, a Directoria cumpre um dever de lealdade dizendo francamente que o estado da Companhia é melindroso,

Precisa se, para terminação das obras do ramal de Piracicaba de uma somma aproximada de 300:000\$000. Contando com o que resta da quantia affiançada pelo Governo—138:000\$000, ainda virão a faltar cerca de 162:000\$000.

Como para supprir esta falta não podemos contar com o recurso da emissão, visto terem-se malgrado todas as diligencias empregadas para este fim, e ainda menos com o do empréstimo, em virtude da crise economica que cada vez mais o difficulta, arredando do mercado o escasso capital existente na Provincia, só occorre a esta Directoria a praticabilidade de um meio que solva a difficil situação da Companhia, e este meio é a applicação dos dividendos do tronco á obras do ramal, até sua terminação.

No entanto, si em vossa sabedoria encontrardes recurso menos oneroso, a Directoria será quem primeiro o adopte.

Itú, 21 de Novembro de 1875.

*Francisco Xavier Paes de Barros.*

*Francisco Fernando de Barros.*

*Antonio de Barros Ferraz.*

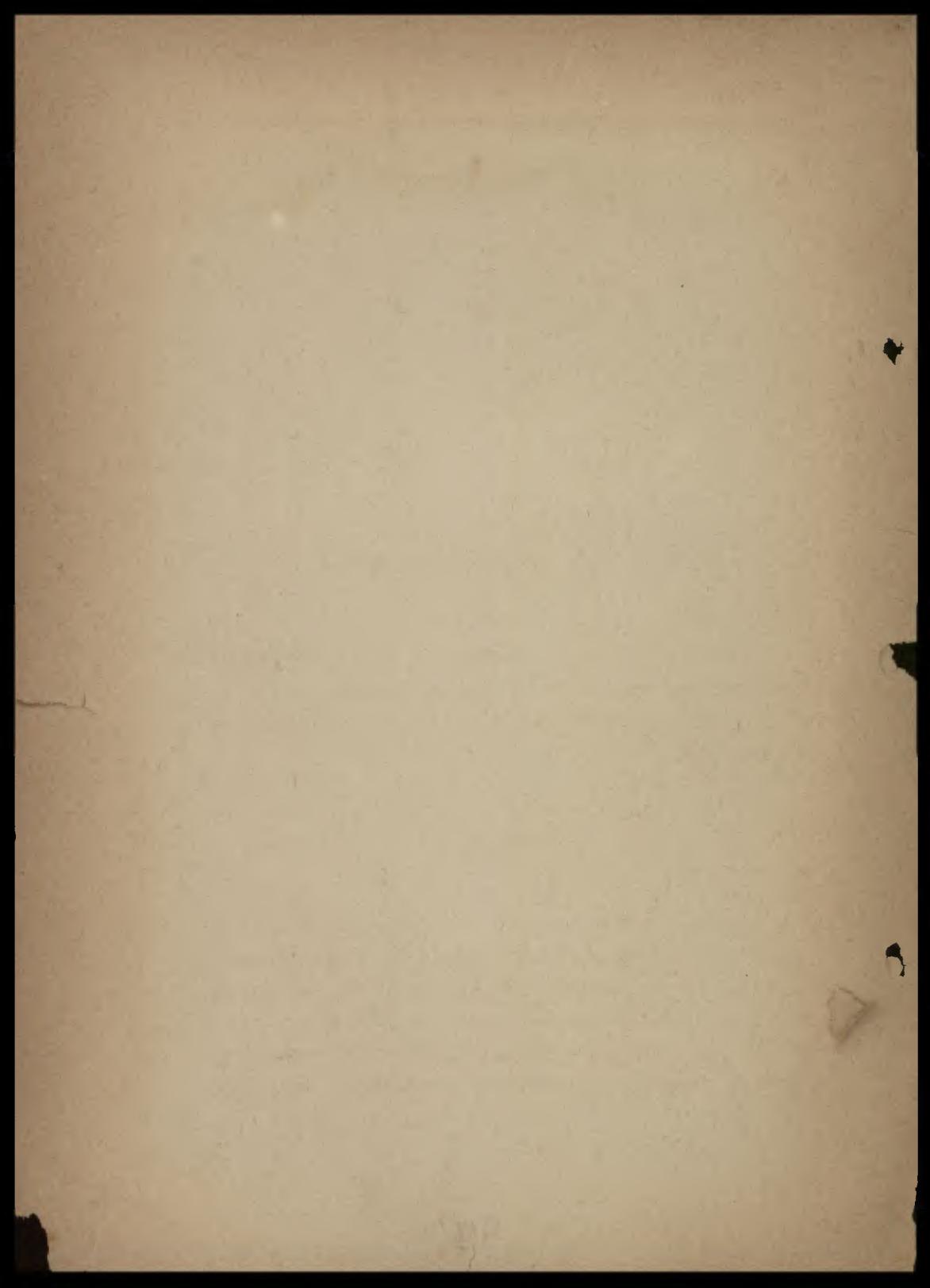
*José Estanislau do Amaral.*

*Francisco Emygdio da Fonseca Pacheco*

---

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Geral



---

Illmo. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatório dos serviços executados na nossa Estrada de Ferro, abrangendo o período de 1.º de Janeiro ao último de Outubro do corrente anno.

Via permanente

Acha-se a via permanente em tão bom estado que permittiu augmentar se a velocidade dos trens, fazendo-se o trajecto por toda a linha em trez horas, em vez de quatro, como fôra anteriormente, desde 5 de Abril.

E' claro que o progressivo apodrecimento dos dormentes necessita de continua substituição, formando

9

este trabalho a maior parte dos serviços e despesas feitas com a conservação da linha.

Todos os edificios nas differentes Estações se acham em bom estado.

### Tracção e material rodante

Obtivemos os mais sensiveis melhoramen os neste ramo de serviço, não só pela aquisição de mais quatro locomotivas, vindas de Inglaterra, muito apropriadas para as circumstancias da nossa linha e munidas de todos os aperfeiçoamentos modernos, fazendo perfeitamente seu serviço, como tambem entrando em trafego diario os carros americanos de passageiros, os quaes. tanto a respeito do commodo como de segurança nada deixam a desejar.

Possuimos, portanto, hoje dez locomotivas, todas em bom estado, e doze carros de passageiros, dando lugar a mais de quatrocentas pessoas, notando apenas que os carros velhos estão sendo modificados e reinvernizados, para offerecer a necessaria decencia.

Para abrigar essas locomotivas, torna-se de summa necessidade a construcção de armazem mais vasto em Itú, e no ponto terminal do ramal.

Construiram-se mais cinco wagões de lastro, por conta do capital garantido, servindo para o transporte de pedras —lages de Itú— e outros materiaes brutos.

Pela tabella annexa A, comparada com a correspondente do semestre anterior, se vê que apesar do muito augmentado numero de trens, para maior commo-

do dos passageiros, e sendo elles, por conseguinte, mais pequenos, o consummo kilometrico do carvão não tem augmentado, prova de que elle na realidade diminuiu ainda, por ter sido a proporção entre o pezo morto e o pezo util mais desfavoravel.

### Trafeço

Tem sido executado o trafeço com a maior pontualidade, sem que tivessesmos de registrar qualquer accidente ou demora, não obstante a crescida velocidade.

Os excellentes commodos que offerecem os nossos carros, com a maior rapidez dos trens justificam a medida tomada em principios de Abril, de elevar se os preços das passagens, com a alteração do horario, pondo elles mais em harmonia com os das outras estradas Esta alteração produziu um augmento de receita de perto de 3 por % sobre o mesmo numero de passageiros.

Junto outra vez na tabella B um resumo sobre o movimento do trafeço em geral, reduzido sobre o numero de passageiros e kilos de cargas, que percorreram um kilometro. Offerece este methodo a resenha mais clara e exacta e os meios mais faceis de comparação. E' para lastimar que a abertura da Estrada Sorocabana e a crise financeira influissem tão sensivelmente sobre este movimento, não tendo continuado a marcha ascendente que teve no primeiro semestre deste anno.

## Trafego do Ramal

Aberto o trafego do ramal até Capivary, em 23 do mez proximo passado, é o tempo decorrido até hoje curto de mais para já formar-se um juizo recto sobre elle ; parecendo, porém, que as receitas devem exceder as despesas. Limito-me a observar que o trafego até hoje tem sido feito com regularidade, posto que com a precaução exigida em uma linha nova, principalmente em condições excepcionaes, como esta, de atterros elevados, córtes profundos, em terrenos singularmente sujeitos a se decompôr e desmoronar debaixo das influencias athmosphericas.

Necessita, portanto, esta nova linha, por maior espaço de tempo, de uma conservação dispendiosa para consolidar-se e evitar no futuro os desmoronamentos que ameaçam acontecer em tempos de chuvas excessivas.

Estas circumstancias obrigam a empregar-se por ora uma velocidade menor do que a usada no tronco ; isto é — vinte e dois kilometros por hora, ficando assim ainda mais aggravado o inconveniente do horario a que estamos forçados pela partida do primeiro trem da Companhia Inglesa, de Jundiahy, às 9 horas da manhã.

A estação de Jundiahy tem se tornado hoje um dos pontos mais importantes na rede de estradas de ferro da Provincia, por ser o ponto central, aproximativamente em igual distancia dos terminaes — Santos, Rio Claro, Mogy mirim e Piracicaba. E sendo da mais alta conve-

niencia commercial estabelecer-se a communicacão directa entre os pontos extremos do interior e o porto de mar em um dia, como o permitem as respectivas distancias, é evidente que deviam encontrar-se alli os trens de ambas as direcções, pouco mais ou menos, ao meio dia.

As negociações entabuladas com a Companhia Inglesa, para modificação de seu horario neste sentido, não surtiram ainda effeito, pelo facto da ausencia do seu Superintendente; tenho, porém, promessas de ser isto realisado logo que o Sr. Fox reassuma suas funcções, o que já se effectuou nestes dias.

Finalmente não posso deixar de apontar a necessidade de promover-se, por quaesquer meios, a factura das estradas projectadas, para fazer chegar os generos de exportação ás nossas estações do Quilombo, Itupeva e Monte-mór. Existem nas proximidades dellas muitas fazendas importantes, cujos productos são hoje desviados para as estradas Paulista e Inglesa, por falta de accesso ás ditas estações, apesar dellas ficarem a menor distancia desses terrenos productores do que das outras Estradas de Ferro.

Deus guarde a V. S.

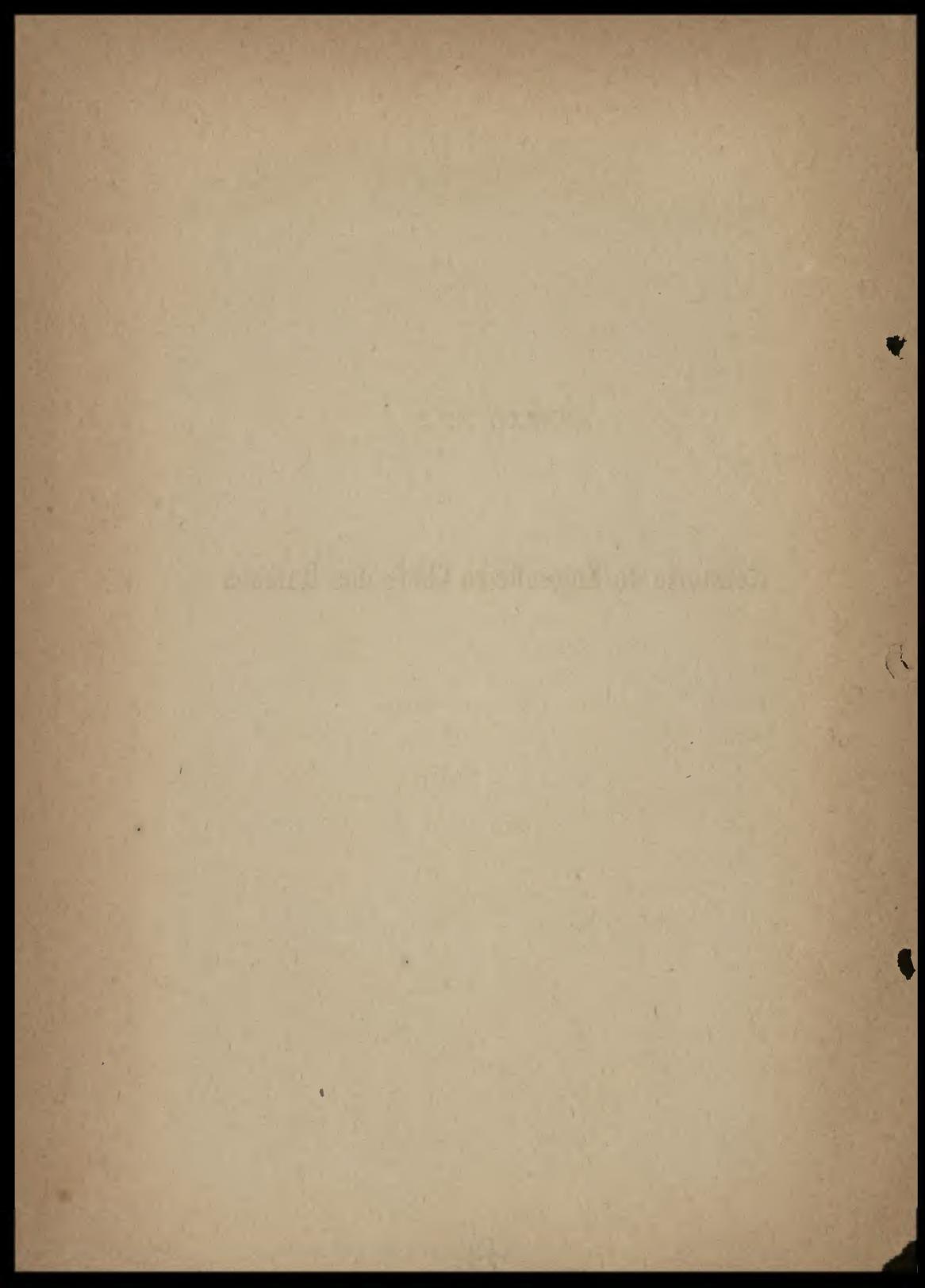
Escriptorio da Inspectoria Geral, 19 de Novembro de 1875.

Illmo. Sr. Dr. Francisco Xavier Paes de Barros,  
M. D. Presidente da Directoria da Companhia  
Ituana.

O engenheiro,

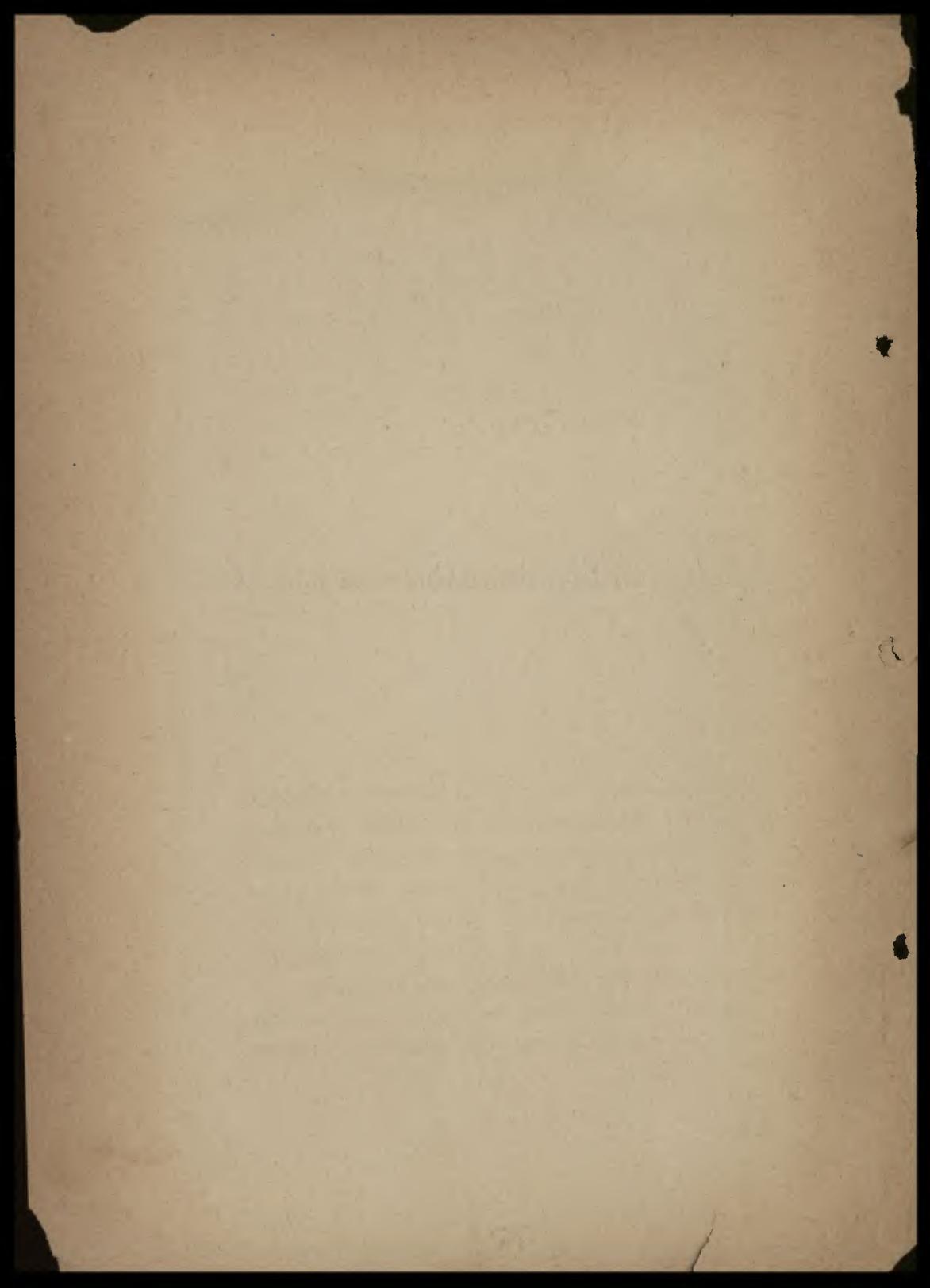
*H. Bastide,*

Inspector Geral.



ANNEXO N.º 2

Relatorio do Engenheiro Chefe dos Ramaes



---

Illmo. Sr. Presidente da Directoria.

Cumprindo com a ordem de V. S. tenho a honra de dar-lhe conta do estado das obras dos ramaes nesta data.

Julgo desnecessario renovar as discussões sobre as peripecias singulares desta linha. Pouco teria que acrescentar ás explicações dadas no meu ultimo relatorio de 30 de Janeiro do corrente anno. A questão parece-me bastante elucidada para um julgamento definitivo.

Resta-me apenas o dever de explicar as causas do excesso da despeza de construcção sobre o orçamento então apresentado.

Este excesso é para o ramal de Capivary de Réis 54:851\$253, e para o de Piracicaba de 60:341\$775 rs , sommando tudo em Rs. 115:193\$028. Se accrescentarmos a estes algarismos a somma que ainda julgo necessaria para o saldo de tres medições finaes e para a conservação e remonta dos atterros no ramal de Piracicaba, até a conclusão da via permanente, teremos um excesso total de Rs. 151:193\$028.

Esta consideravel differença, que com todo o acanhamento tenho de accusar, decorre ainda da mesma origem ; a saber :

1.º A falta de um projecto regularmente organizado como base segura do orçamento ;

2.º A excessiva morosidade na promptificação não sómente do leito como tambem da superstructura, carregando assim a verba da construcção da despeza de conserva que não podia deixar de ser consideravel no primeiro anno, á vista do nosso pezado movimento de terra ;

3.º Trabalhos imprevistos ocasionados por grandes desmoronamentos e vicio do primeiro projecto, assim como correcções em partes construidas antigamente ;

4.º Emfim, classificação mui alta do material. Grandes emprestimos calculados de segunda cathegoria, tiveram de ser pagos como de terceira e de quarta pela natureza ingrata do terreno em longas extensões.

Muitas outras razões secundarias concorreram para este triste resultado, que aliás deviamos prever, nas condições excepçionaes em que foi construida esta linha.

O que conviria fazer em principio, infelizmente era impraticavel. Oxalá se fizesse um projecto novo, com-

pleto, sem dar maior importancia aos trabalhos executados até então, e que, aliás, teriam sido aproveitados, o quanto fosse conveniente. Embora se perdesse centena de contos de obras feitas, realisava se comtudo muito maior economia.

Este argumento não pôde mais ser hoje contestado ; a evidencia apparece demonstrada aos mais leigos. Porém, mesmo que consentisse a Illma. Directoria nessa radical reforma, que á primeira vista parecia uma loucura, como paralyzar se durante mezes os trabalhos de trinta e cinco contractadores que dispuham de um pessoal maior de mil e duzentos trabalhadores ?

Comtudo, si essas despezas inesperadas puzeram já mais de uma vez em crises sérias esta Companhia, digna de melhor sorte pelo seu arrojo e sua constancia neste grave commettimento, nem por isso será tão desmedido o resultado final. Peço licença para fazer aqui uma simples comparação.

E' sabido de todos que o movimento de terras em nossos ramaes é sensivelmente igual ao da estrada Sorocabana, nossa vizinha, que atravessa uma região mais accidentada, mas, cujo traçado é muito mais perfeito. Pois o custo kilometrico dessa estrada foi de cincoenta e quatro contos de réis, comprehendido o material rodante. O dos ramaes, apezar de tantas vicissitudes, montaria a vinte e oito contos com a superstructura, e importaria em pouco mais ou menos trinta contos, se tivesse a Companhia de dotal-o com um material rodante proprio.

A differença é, portanto, de vinte e quatro contos por kilometro ; isto é : mais de 40 por % em favor dos nossos ramaes.

Este eloquente resultado é a melhor prova da severa economia que tem presidido á execução dos trabalhos.

Passarei agora a expôr a V. S. o estado actual dos ramaes :

### Ramal de Capivary

Inaugurou-se este ramal no dia 21 de Outubro proximo passado.

A sua construcção tão difficil e tão demorada, apesar dos defeitos de traçado que já apontei, presta-se a uma tracção regular. O leito é geralmente solido. Os atterros, remontados diversas vezes, pouco abatimento poderá soffrer no futuro. Apenas o atterro grande no kilometro 12, estabelecido sobre uma fralda bastante inclinada, tem apresentado algum esboroamento que pôde continuar ainda. Julgo urgente fazer-se alli uma pequena modificação que já tracei e que necessita de alargamento do atterro do lado de cima, A despeza que occasionaria essa mudança pôde se orçar em 800\$000 rs.

Tem continuado os desmoronamentos nos córtæs do Guimarães, nos kilometros 24 e 25. Espero, porém, que com as drenagens que mandamos fazer e estão quasi concluidas, parará este movimento de descida das massas lateraes.

Augmentamos o numero de boeiros e esgotos, de modo que fica hoje sufficientemente sancado o leito.

As duas pontes sobre o rio Capivary necessitaram tambem de algum trabalho addicional, motivado pela grande flexibilidade do systema de madeiramento dessas

obras que é bastante complicado pelo grande afastamento dos pontos de apoio. Essas obras apresentam hoje as desejaveis condições de segurança e solidez.

### Superstructura

O assentamento da via permanente tem sido excessivamente moroso e nem sempre tem sido feito com o devido esmero e capricho. Nota-se em geral falta de perfeição no plano superior da estrada que não tem sido cuidadosamente conservada. Essas incorrecções, embora não prejudiquem a solidez da obra, não deixam, comtudo, de offender a vista. Com uma conserva regular essas imperfeições não tardarão em desaparecer.

Diversas causas fortuitas tem concorrido para a morosidade deste serviço: falta de promptificação do leito, falta de material em consequencia de um naufragio; falta de pessoal habilitado, &c. Entretanto, é forçoso confessar que o encarregado deste trabalho, aliás homem activo e laborioso, mas cruelmente provado por padecimentos physicos e moraes, não tem mostrado a energia e pericia que esperavamos d'elle.

### Estações

Além das estações de Monte mór e Capivary, concluidas ha tempo, acha-se em construcção a da Villa de Indaiatuba, cuja despeza pouco poderá exceder de 2:000\$000 rs

O armazem da estação de Capivary ficou concluído poucos dias antes da inauguração. Estabeleceu-se na estação de Capivary um triangulo de reversão para as manobras das locomotivas.

### Fechos

Com excepção das cercas dos pastos de Queluz, que com autorisação de V. S. mandei fazer, estão geralmente concluídos os fechos do ramal de Capivary.

Grande parte desses fechos são de vallos.

### Ramal de Piracicaba

Para o complemento do leito, no ramal de Piracicaba, falta apenas alguma regularisação nas empreitadas de Joaquim de Sant'Anna Lopes, de Joaquim Abel de Azevedo Brito e de Antonio de Moraes Navarro, assim como o madeiramento de superstructura da ponte «Leopoldina», cujo assentamento está progredindo com vigor.

Por causa da demora inesperada desta obra, já abandonada por dous empreiteiros, não ha urgencia de proseguir immediatamente no assentamento de trilhos; esperamos, porém, que esta demora não passe de um mez.

Na primeira secção deste ramal, cujo traçado acompanha os valles dos rios Capivary e Mombuca, ha consideraveis obras d'arte cuja construcção, hoje concluídas com excepção da ponte acima mencionada, tem contribuido bastante para a elevação da despeza, por causa das difficuldades de fundações e do alto preço dos materiaes.

Nas condições em que se acha este ramal, devemos esperar que caminhe rapidamente o assentamento de trilhos e que esteja prompto em cinco mezes.

### Estações

Foram contractadas as duas estações intermediarias do Mombuca e do Rio das Pedras, constando esta ultima de dous edificios : estação e armazem. Estas obras estão em execução.

Ainda não se resolveu a questão do prolongamento até o Salto, cuja decisão implica a do projecto da estação terminal.

### Pessoal

Depois da inauguração do ramal de Capivary dispensamos os respectivos Engenheiros. Na ocasião do licenciamento desses empregados, cumpre-me o grato dever de dirigir a V. S. algumas palavras em abono delles.

O nosso pessoal de engenheiros tem sido sempre muito reduzido, cabendo a cada um uma extensão dupla da que se costuma dar ; para as quatro secções de que se compõe os ramaes só havia dous engenheiros e dous conductores. A somma consideravel de trabalho que tocava a cada um, cômPLICAVA-se ainda pelo estado precario do archivo que nos foi deixado, e pela necessidade de repetidas correcções e de frequentes modificações. Por isso, se tem sido commettidas algumas faltas, que em outras condições poderiam ser taxadas de negligencia,

devem ser benignamente relevadas e não tão rigorosamente increpadas como o tem sido por pessoas menos aptas a julgal-as.

Pela minha parte, é com toda a sinceridade e satisfação que deixo aqui consignada a justa apreciação do concurso que me prestaram esses cavalheiros no cumprimento dessa ardua tarefa, e tenho esperança de que no remate della não minguarão os esforços e a dedicação dos que ficam.

Deus guarde a V. S.

Illmo. Snr. Dr. Francisco Xavier Paes de Barros,  
Mui Digno Presidente da Directoria da Companhia Ituana.

O Engenheiro Chefe dos ramaes,

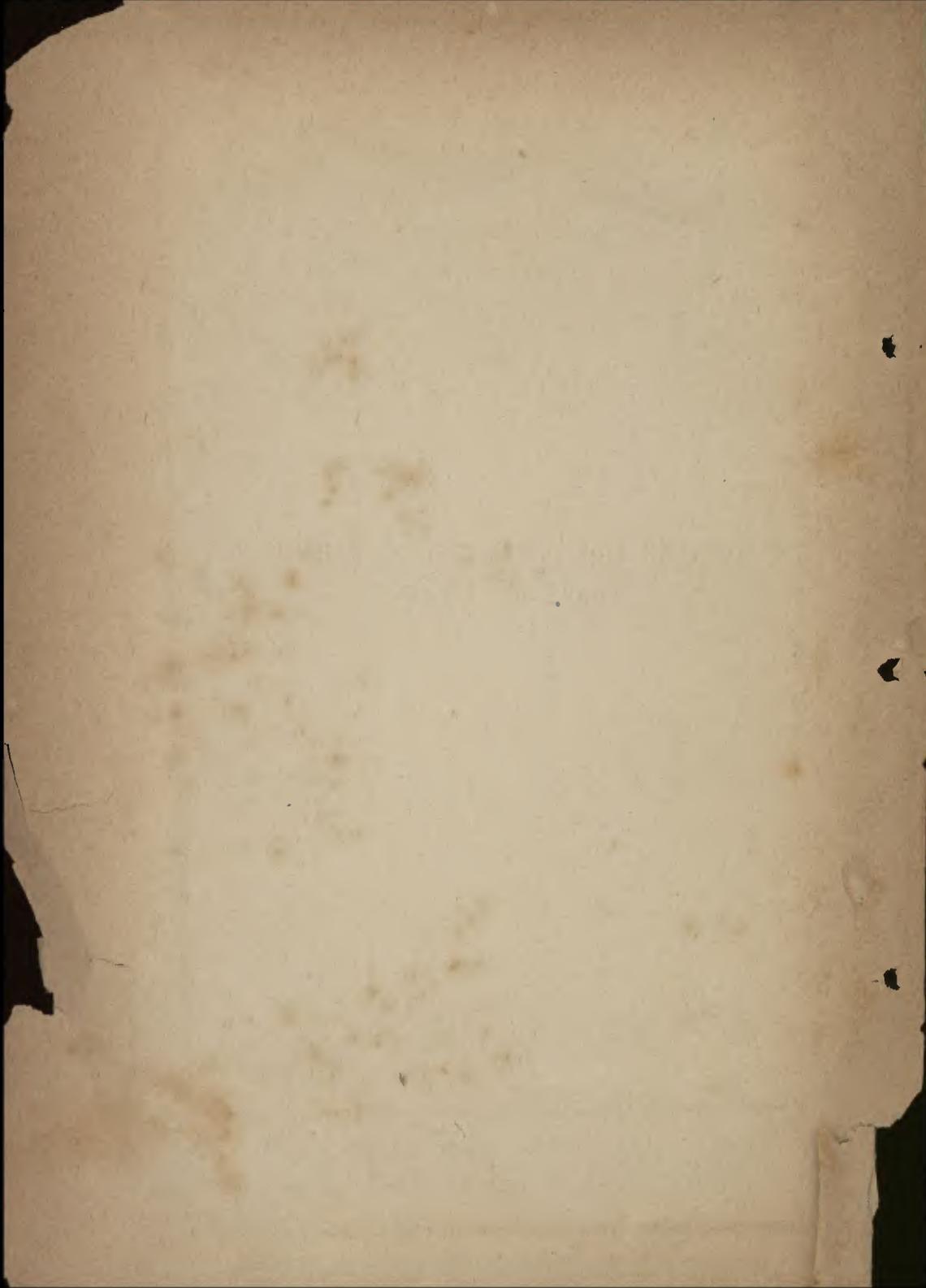
*E. Stevaux.*

Itú, 20 de Novembro de 1875.

---

ANNEXO N.º 3

Balanço do tronco, semestre de Janeiro a  
Junho de 1875





TRONCO

COMPANHIA ITAÚA

Semestre de Janeiro a Junho de 1875



Passivo

Activo

ANNEXO N.º 4

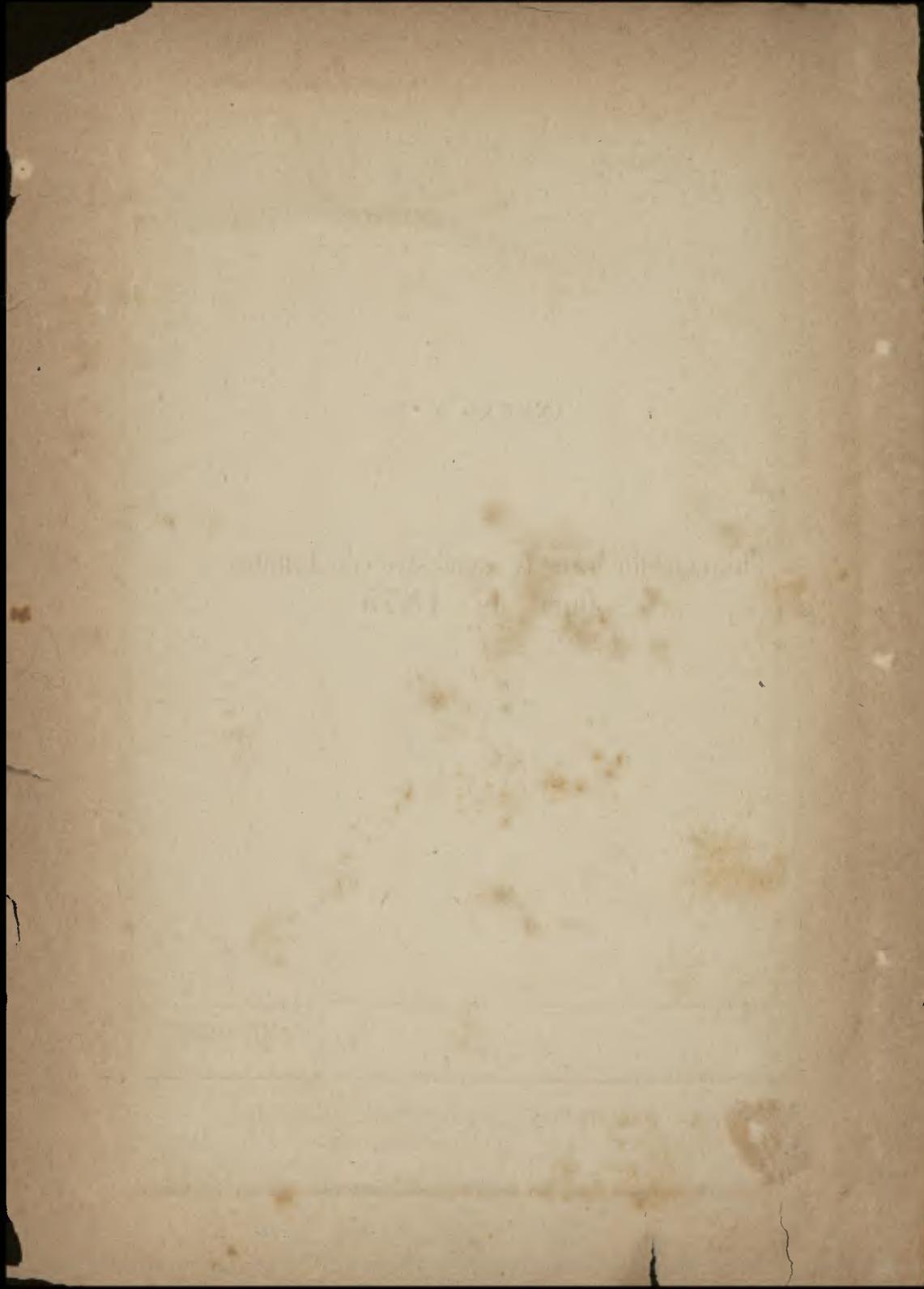
Balancete do tronco, semestre de Janeiro a Junho de 1875





ANNEXO N.º 5

Balanço do ramal, semestre de Janeiro a  
Junho de 1875



BALANÇO

Semestre de Janeiro a Junho de 1875

Activo		Passivo	
ACÇÕES A EMITIR Pelas que se acham em ser . . . . .	2 800\$000	CAPITAL Valor de 4 166 acções a 200\$000 réis cada uma. . . . .	833:200\$000
INSTRUMENTOS E FERRAMENTAS Pelos comprados até 30 de Junho de 1874 . . . . .	2:643\$9:2	COMPANHIA ITUANA—p. d. Supprimento pela caixa da mesma Companhia por conta da concessão feita para o capital desta linha—assembléa geral de accionistas de 9 e acto do Governo de 17 de Maio de 1872 : Até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 641:979\$6:7	
ESCRITORIO TECHNICO Despendido com o pessoal de Engenheiros e mais despezas até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 80:061\$5:3 Idem até hoje . . . . . 16:896\$3:92	96:958\$4:65	Idem até hoje . . . . . 52:437\$7:1	
ESTUDOS DEFINITIVOS Importancia até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 45:861\$5:44		Fornecimento de materiaes por diversos . . . . . 4:561\$8:00	698:979\$1:58
DESAPROPRIAÇÕES Importancia até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 8:477\$2:0 Idem até hoje . . . . . 2:551\$3:00	11:031\$8:60	Deduzindo: Recebido como supprimento . . . . .	111:358\$4:93 587:620\$3:05
INAUGURAÇÃO Despezas com a abertura dos trabalhos . . . . .	146\$1:00	EMOLUMENTOS Importancia cobrada em virtude do art. 47 dos Estatutos . . . . .	402\$2:00
ANIMAES Comprados até 30 de Junho de 1874 . . . . .	145\$0:00	LUCROS E PERDAS Saldo desta conta até hoje . . . . .	173\$3:70 276\$0:70
MOBILIA E UTENSIS Idem até 30 de Junho de 1874 . . . . .	72\$0:00	DIVIDENDOS ANTERIORES Pelos que não foram reclamados . . . . .	592\$8:83
VIA PERMANENTE Despendido até 31 de Dezembro de 1874. 22:182\$8:25 Idem até hoje, segundo as contas de D. M. Fox e outras despezas . . . . . 454:228\$8:71	476:411\$6:96	TERCEIRO DIVIDENDO Pelos juros de 7% relativos as chamadas das acções desta linha, em debito ao dividendo—conta especial . . . . . 15:910\$3:70	
TELEGRAPHO Importancia até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 3:000\$0:00 Idem até hoje, segundo as contas de D. M. Fox . . . . . 5:327\$9:70	8:327\$9:70	QUARTO DIVIDENDO Pelos juros de 7% relativos ao semestre findo em 31 de Dezembro de 1874, idem . . . . . 21:497\$0:00	37:407\$3:70 38:010\$2:53
ESTAÇÕES E OUTROS EDIFICIOS Despezas verificadas até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 9:992\$0:70 Idem até hoje . . . . . 11:983\$2:92	21:975\$3:62	EMPRESTIMO Realizado pela Directoria com diversos, segundo autorisação por deliberação em assembléa geral de accionistas de 31 de Maio de 1874 a juros de 8% ao anno : Até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 415:282\$2:19 Idem até hoje . . . . . 191:700\$9:95 Juros decorridos desta importancia . . . . . 6:516\$4:29	613:498\$3:43
TRABALHOS DE CONSTRUÇÃO Movimento de terra e obras d'arte no leito da estrada até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 1,100:941\$3:48 Idem até hoje . . . . . 295:663\$3:62	1,396:604\$7:10	Idem por conta da concessão feita pelo Governo Provincial, em virtude da Lei n. 7 de 15 de Março proximo pass do a prazo de 12 annos e juros de 8% ao anno pagos semestralmente Juros decorridos desta importancia . . . . . 20:000\$0:00 20:000\$0:00	816:491\$6:12
DORMENTES Importancia despendida até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 57:511\$1:0 Idem até hoje . . . . . 5:110\$1:89	113:621\$2:89	LETRAS A' Pagar Pela firmada á Caixa Filial do Banco do Brazil, em S. Paulo, endossada pelo Tesouro Provincial, segundo a citada Lei n. 7 de 15 de Março proximo passado, a vencer-se em 22 de Dezembro proximo futuro . . . . . 60:000\$0:00 Idem idem ao Dr. Joaquim Fernando de Barros, por conta do fornecimento de dormentes, a vencer-se em 30 de Dezembro proximo futuro . . . . . 37:000\$0:00	97:000\$0:00
DESPEZAS GERAES Importancia das realisadas até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 2:671\$0:53 Idem idem até hoje . . . . . 9:277\$7:16	11:948\$7:69	CREDORES DIVERSOS Saldo desta conta . . . . .	300\$0:00
DIVIDENDOS Conta especial Importancia até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 27:314\$6:89 Juros não incluídos em 27 de Agosto de 1874 para completar o 7.º dividendo dos accionistas do tronco . . . . . 753\$6:40 Importancia para prefazer os juros de 7% no semestre findo em 31 de Dezembro de 1874, devida aos accionistas do tronco pelo que excede do capital garantido até aquella data Rs. 1,992:738\$7:974 . . . . . 17:634\$1:01 Importancia dos juros relativa ao capital das chamadas de 3.071 acções desta linha, conforme deliberação da assembléa geral de accionistas de 31 de Maio de 1874 para formar o 4.º dividendo . . . . . 21:497\$0:00	67:249\$4:30	CAUÇÕES Pelas prestadas por diversos empreiteiros e fornecedores até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 10:514\$0:39 Idem idem até hoje . . . . . 25:232\$0:34	134:746\$1:33
Deduzindo: Juros auferidos do banco Mauá, S. Paulo até 31 de Dezembro de 1874. . . . .	1:379\$5:20		
ACÇÕES EM COMMISSO Por 1.051 acções julgadas em commissio . . . . .	210:200\$0:00		
CONTAS C RRENTES Importancia desta conta . . . . .	3\$4:10		
DEVEDORES DIVERSOS Debito desta conta . . . . .	5:215\$2:90		
JUROS Debito desta conta até 31 de Dezembro de 1874 . . . . . 8:902\$6:99 Importancia durante o semestre, dos decorridos até hoje provenientes do emprestimo com diversos . . . . . 28:749\$8:63	37:652\$5:62		
Deduzindo : Pela transferencia para a conta de dividendos—conta especial . . . . .	1:379\$5:20		
CAIXA Dinheiro existente . . . . .	1:509\$1:23		
	S. E. ou O. Rs. 2,507:642\$7:63		Rs. 2,507:642\$7:63

22

