RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA

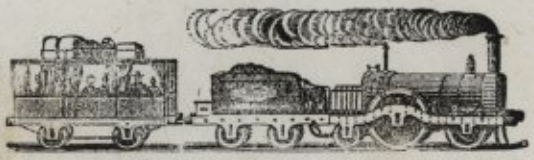
PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL

DE

28 DE SETEMBRO DE 1872



S. PAULO
TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»
27—RUA DA IMPERATRIZ—27
1872

SENHORES ACCIONISTAS

De conformidade com os estatutos, a Directoria da Companhia Paulista vem apresentar-vôs o seguinte relatorio e balanço das contas relativas ao primeiro semestre do anno corrente de 1872.

Antes de tudo, porém, cumpre explicar-vôs porque não foi isto feito em Julho, que era o mez proprio da reunião ordinaria da Companhia.

Durante todo o mez de Julho esperava-se concluir a estrada até Campinas e entregal-a ao transito publico. Os trabalhos de assentamento da via permanente entre Samambaia e Campinas, que eram os que faltavam, estavam á findar-se em qualquer dia desse mez ; e, já porque nessas circumstancias muito havia á fazer no sentido de preparar o serviço do trafego, já porque epocha mais assignalada de uma assembléa geral seria a immediatamente posterior a da conclusão dos trabalhos de construcção, assentou a Directoria de addiar a presente reunião para depois da inauguração de toda a linha.

Construcção da estrada

Conforme vôs foi communicado no ultimo relatorio, marchavam os trabalhos de modo a esperar-se que em 15 de Março passado estariam concluidos elles integralmente para poder a linha funccionar.

Os desmoronamentos, porém, da serra de Santos em Fevereiro do corrente anno, interromperam o transito entre a Capital e Santos, e assim os trilhos, e outros materiaes precisos, não podiam subir dessa localidade.

Esse estado de cousas permaneceo até Junho.

Tomaram então novo vigor os trabalhos e concluiu-se a estrada nos primeiros dias do mez de Agosto, restando hoje apenas fazer-se o assentamento das machinas nas officinas em Campinas.

Inauguração

Tendo os desmoronamentos da serra de Santos impedido a conclusão da ultima parte da estrada, proxima á Campinas, e achando-se em perfeito estado de funccionar uma grande parte della, de Jundiahy em deante, a Directoria tratou de entregar essa parte ao transito publico.

Para isso apressou a conclusão de certos preliminares de que dependia o trafego da linha.

Já em 29 de Janeiro contractára com C. D. Dulley o fornecimento de carvão. O contracto é o que consta do annexo N.° 1.

A 3 de Fevereiro organisou o quadro dos empregados da linha, fez nomeações e marcou os vencimentos.

O quadro, porém, desse pessoal passou por modificações com o fallecimento do primitivo Inspector Geral da li-

nha Henrique Riettmann em 8 de Junho, e hoje é elle o que consta do annexo N.° 2.

Em 7 de Fevereiro concluiu-se com intervenção do Presidente da Provincia o accôrdo com o Superintendente da linha Ingleza para o transito reciproco das duas estradas, evitando-se a baldeação em Jundiahy. É elle o que consta do annexo N.° 3, e realisado sob as mesmas bazes da proposta da Companhia Paulista anteriormente feita.

Esse accôrdo foi approvado pelo Presidente da Provincia em data de 27 de Março até ulterior decisão do Governo Geral.

As tarifas de fretes e passagens foram organisadas perfeitamente de accôrdo com os varios paragraphos da clausula 24.ª do contracto desta Companhia com o Governo da Provincia, e foram ellas approvadas por acto da Presidencia de 28 de Fevereiro.

Tendo sido paga aos empreiteiros a somma de cento e trinta e cinco contos, como premio pela antecipação de seis mezes na conclusão das obras do leito da estrada, em 7 de Março sollicitou a Directoria permissão do Presidente da Provincia para estabelecer uma tarifa addicional, com o fim de reembolsar a Companhia aquella somma, á exemplo do que em identicas circumstancias fizéra a Companhia da estrada de ferro de Santos á Jundiahy.

O Governo da Provincia, porém, depois de ouvir o Engenheiro Fiscal, e Procurador Fiscal Provincial, que foram favoraveis a sollicitação, julgou melhor determinar que essa despeza fosse levada a conta do capital garantido, dispensando assim o publico de um accrescimo nas tarifas. Esse acto do Presidente é de 21 de Maio proximo passado.

Tendo deste modo preparado as soluções do que era preciso para o trafego, em 11 de Março sollicitou a

Directoria permissão para abrir a linha até a estação de Vallinhos.

Mandou o Governo Provincial informar a respeito o respectivo Engenheiro Fiscal, e, sob informação favoravel deste, por officio de 27 de Março foi dada a permissão, e realisou-se a 31 do mesmo mez a primeira viagem.

Achando-se prompta a linha mais na extensão de Vallinhos á Samambaia, a 3 de Abril sollicitou-se autorisação para fazer correr até alli os trens de passageiros, levantando-se naquelle ponto uma estação provisoria.

Foi dada a autorisação no dia 5 de Abril e nesse mesmo dia realisou-se o percurso de mais essa extensão.

Finalmente, tendo-se concluido a linha até Campinas, a 6 de Agosto sollicitou-se do Governo permissão para funccionar a estrada toda.

Essa autorisação foi concedida a 9 do mesmo mez, e a 11 fez-se a inauguração, sendo o acto honrado com a presença do Exc.^{mo} Presidente da Provincia Sñr. Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima.

Trafego

O que diz respeito á esta parte do serviço, movimento da linha, conservação della, conservação do trem rodante, contas do rendimento, &c., consta do relatorio do Inspector Geral da linha, aqui annexo em N.° 4.

Questões de zona privilegiada

Em annexo N.° 8 do relatorio anterior foi publicado o officio, que esta Directoria em 19 de Dezembro de 1871 dirigiu ao Governo sobre a pretenção, que tinha a Compa-

nhia Ytuana de abrir estações dentro da zona privilegiada da Paulista, contra que reclamava esta.

A essa reclamação respondeo o Governo Provincial em data de 12 de Março do corrente anno, remettendo cópia do officio, que nessa data dirigiu ao Presidente da Directoria da Companhia Ytuana, no qual significava a este que « desde que a projectada estação do Quilombo, « bem como as de Itupeva e Indaiatuba se comprehen- « diam na zona privilegiada da Companhia Paulista, não « pódem ser destinadas a carregar ou descarregar gene- « ros ou passageiros, recebendo frete ou passagem, senão « precedendo accôrdo entre aquella Companhia e a Ytua- « na, conforme o que está garantido pelo artigo 3.° do « contracto da mesma Companhia, e nelle fundado recla- « ma o mesmo Presidente. »

Não ha ainda accôrdo a respeito.

*
* *

Em defeza igualmente da zona privilegiada da Companhia, quando passou na Assembléa Provincial um projecto de lei autorisando a construcção de uma estrada de ferro, que, partindo do Bethlem de Jundiahy, viesse entroncar na linha Ingleza, ou outra, representou logo esta Directoria ao Governo da Provincia, por officio de 28 de Março, despertando a attenção do mesmo em favor dos direitos da Companhia Paulista.

A esse officio respondeo o Presidente em data de 11 de Maio—que não podia a concessão do privilegio á Companhia do Bethlem ser entendida senão em termos habeis, de maneira que se não offendam direitos adquiridos e assim nem um prejuizo soffreria a Companhia Paulista em refe-

rencia aos direitos, que tenha nos termos do seu contracto.

Occorreo mais a este respeito o seguinte :

Em data de 6 de Julho, Julio Joly Junior, na qualidade de concessionario do privilegio, e como procurador de outros, officiou a esta Directoria propondo o entroncamento da linha do Bethlem na da Companhia Paulista, no lugar denominado «*Leitão*», ou abandonar o privilegio para esta Companhia fazer o ramal:

Respondeo esta Directoria em 13 de Julho que :

Se se deliberar a empreza do Bethlem, depois dos estudos feitos no terreno, a vir entroncar na estação da Cachoeira, nada se exige da parte da mesma empreza.

Se vier entroncar na estação de Capivary, deverá ella despender o que é necessario para augmento do edificio da estação, e mais despezas de material, ficando a cargo da Companhia Paulista o accrescimo de despezas com o seu pessoal que se augmentará.

Se o entroncamento fôr á quem da nossa estação do Capivary, nunca deverá elle ser feito á distancia menor de duas legoas da estação de Jundiahy, e neste caso, correrá por conta da empreza do Bethlem toda a despeza necessaria com a construcção, o material e pessoal.

Em nem uma destas tres hypotheses a Companhia Paulista exige cousa alguma pela abertura de estações dentro de sua zona privilegiada.

Dada esta resposta nada mais occorreo.

*
* *

Ainda com vistas de prender o importante municipio do Bethlem á linha ferrea, uma outra empreza se levantou, sobre cujas pretenções foi ouvida esta Directoria.

O Tenente-Coronel Bento José Alves Pereira & C.ª

propunha-se a fazer um *tram-way* entre a Villa do Bethlem e a linha da Companhia Paulista.

Consultou elle esta Directoria se não se oppunha a isso em vista da condição 4.ª do seu contracto com o Governo.

Em 4 de Junho mandou o Presidente da Provincia ouvir esta Directoria sobre o requerimento, que os pretendentes dirigiram ao Governo Imperial pedindo privilegio para a construcção daquelle ramal.

A ambos respondeo-se que nem uma opposição fazia a Directoria a esse projecto, comtanto que viesse o *tram-way* entroncar na estação da Cachoeira, que foi feita por sollicitações dos habitantes do Bethlem.

Nada mais occorreo a tal respeito.

Prolongamento da linhâ para o Rio-Claro

Passou debaixo de vossas vistas o que a tal respeito tem occorrido, pois varias assembléas geraes se fizeram durante o semestre findo para tratar deste assumpto.

Depois de ter o Governo Geral expedido o Aviso do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas de 13 de Junho, entendeo o Presidente da Provincia que devia sustar todo o andamento dos negocios a respeito, e devia remetter para a Côrte todos os papeis e propostas.

Até hoje não ha solução alguma do Governo Geral.

Contra essa deliberação do Presidente representou esta Directoria o que consta do officio aqui annexo em N.º 5.

Imposto de transito

A Lei Provincial N.° 73 de 26 de Abril do corrente anno extinguiu algumas barreiras da Provincia, e autorisou o Governo a fazer Regulamento para cobrança de imposto de transito de pessoas e generos pelas estradas de ferro.

Para execução daquella Lei, propoz o Governo Provincial ás Companhias Ingleza e Paulista, que actualmente funccionam na Provincia, fazerem a arrecadação em suas estações, mediante a retribuição de 2 °/₀ da arrecadação.

Foi aceita a proposta, e de conformidade com o Regulamento de 10 de Junho do anno corrente está sendo cobrado o imposto por esta Companhia, desde 15 do mesmo mez.

Armazens de Campinas

Dos armazens, que foram construidos para serem alugados á particulares, em quanto o serviço proprio da Companhia não os reclama, estão distribuidos seis por tres inquilinos, a saber:

Capitão Gregorio Innocencio de Freitas.	2
Baptista & Cavalleiros.	1
Coronel Antonio Proost Rodovalho. .	3

Destes tres ultimos, um é de proporções menores que os outros na razão de metade.

O preço do aluguel foi marcado em 150$000 réis mensaes depois de maduro estudo e de minuciosas informações tomadas em Campinas.

O inquilino, porém, que tomar mais de um armazem, terá uma reducção de 20 °/₀ no aluguel.

Sem contar com os armazens, que restam para alugar, a renda dos alugados já dá um redito de cerca de 7 °/₀.

Dividendos

Findo o primeiro semestre do anno no dia ultimo de Junho, em principios de Julho foi recebida do Thesouro Provincial a importancia dos juros.

A 16 do mesmo mez foi annunciado o sexto dividendo a razão de 5$600 por acção, o qual está sendo pago.

Emissão de acções

Como foi dito em relatorio anterior, 227 acções haviam cahido em commisso desde a segunda chamada.

Na fórma do artigo 42 dos estatutos foram emittidas outras em substituição áquellas, o que se realisou a 23 de Março do anno corrente, e assim ficou de novo completo o numero de 25,000 acções—cujos titulos, tendo sido assignados pela Directoria, estão sendo distribuidos no escriptorio.

Contabilidade

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

Pelo balanço annexo em N.° 6, conhecereis o estado economico da Companhia até 30 de Junho proximo passado.

Ultimas occurrencias com o Engenheiro em Chefe—contas finaes—nova chamada

E' desagradavel a noticia que neste ponto do relatorio tem a Directoria de dar-vôs.

E' preciso, porém, fallar-vôs com franqueza ; e, com quanto não se trate de factos occorridos no semestre a que nos referimos, a gravidade do assumpto impõe a sua menção desde já : sois os primeiros interessados em tudo conhecer.

O procedimento recente do Engenheiro em Chefe, agora que as relações entre nós e elle estavam quasi terminadas, vae sorprehender-vôs de um modo molestador.

O expediente adoptado pela Directoria de empreitar o serviço technico de engenharia por uma quantia certa, o que realisou-se por escriptura publica de 13 de Março de 1870, removeo as inconvenientes questões de fiscalisação e reclamação sobre contas de engenharia paga a mez, que sempre se apresentavam dignas de reparo.

O novo systhema de remuneração de serviços garantiu durante tres annos paz e harmonia entre o corpo de engenheiros e a Directoria, estado esse indispensavel para o bom andamento de uma empreza destas.

Pouco faltou a vencer : mas a fatalidade não quiz que a Companhia Paulista deixasse de ter tambem queixas a articular no gyro de suas relações com a parte technica do serviço.

Felizmente succede esse rompimento no fim dos trabalhos, o que não tem o mesmo alcance que se succedesse antes.

Os acontecimentos desnvolveram-se assim.

Aberta a linha ao trafego em toda sua extenção no dia 11 de Agosto proximo passado, curou o Engenheiro em Chefe de concluir com toda a brevidade as contas e medições finaes.

No dia 14 do corrente mez apresentou-as, e com o officio da remessa sollicitou a entrega da caução, que tem em nossos cofres, que monta em 24:798$740. Dando assim por concluida a sua tarefa, retirou-se do escriptorio, onde não compareceo mais, fazendo entrega das chaves delle ao porteiro.

O Presidente da Directoria, que então se achava só na administração da Companhia, pela ausencia de dois Directores, que estavam fóra da Capital e pelo impedimento de outro, tendo resignado o lugar o quinto ; foi no dia seguinte a casa de residencia do Engenheiro em Chefe e tentou convencel-o de que sua missão não estava terminada.

De facto, entregue embora a estrada ao publico, resta fazer o assentamento das machinas nas officinas, o que indubitavelmente é uma dependencia importante da estrada de ferro e é serviço a cargo do Engenheiro na fórma do seu contracto.

Mais observou-lhe que, apresentadas por elle as contas finaes, dependem estas de exame no escriptorio : o exame depende muitas vezes de explicações ; e as explicações só pódem ser convenientemente dadas por quem organisa as contas.

Tão razoaveis observações só encontraram a mais tenaz e obstinada deliberação em que estava o Engenheiro de considerar-se desligado da Companhia, ao ponto de declarar que nem mais trocaria officios com a Directoria, visto que fôra contractado para fazer a estrada e não para

explicar contas, que estavam patentes dos papeis que offerecêra.

Patentes embora no seu entender, não póde passar em julgado esse principio pelo qual uma parte contractante, que apresenta a outra uma conta, não esteja no dever de explical-a em tudo que á outra pareça necessitar de explicação.

E de facto, muito ha que explicar nas contas offerecidas.

Precisa-se saber porque é que em vista destas contas finaes excedeo-se notavelmente em gastos o orçamento to primitivo, que apresentou o mesmo Engenheiro em Chefe ?

Precisa-se saber porque é que na verba de movimento de terra, que tanto se disse ser aquella em que iamos fazer economias capazes de cubrir qualquer excesso. que em outras apparecesse, subiu a despeza a mais de duzentos e sessenta contos da orçada ?

Precisa-se saber porque é que, quando se determinou em Outubro do anno passado, que se fizesse o armazem N.° 2 em Campinas, informava o Engenheiro, como consta da acta N.° 130, que o custo de tal armazem equivaleria ao do armazem N.° 1 já em construcção, isto é, quarenta e cinco contos, ou menos, e agora figura como tendo custado 98:831$027 ?

Precisa-se saber porque é que em Outubro do anno passado entendia o Engenheiro que com uma chamada de 15 %, liquidavam-se todas as contas da Companhia, levando assim a Directoria a declarar em seu relatorio de Janeiro deste anno, que estava feita a ultima chamada de capitaes, e no entanto em Maio estava esgotado em gastos de construcção o producto daquella chamada ?

Precisa-se saber porque é que nesta epocha, indagando-se de novo em quanto orçava-se a despeza restante de construcção, informou o Engenheiro que com duzentos contos mais estaria tudo pago, levando assim a Directoria a contrahir no English Bank de Santos o emprestimo daquella somma, que pagaria com a renda da estrada, visto que o trafego devia ao capital de construcção, e no entanto agora suas contas finaes obrigam forçosamente a uma nova chamada de 5 a 10 %?

Era talvez possivel que o Engenheiro em Chefe explicasse plausivelmente tudo isto e o mais que parecesse obscuro e duvidoso, e para isso justamente era elle convidado pelo Presidente da Directoria quando lhe significava que era preciso continuar no serviço da Companhia até a liquidação dessas contas: o que não é possivel é descobrir as explicações na linguagem dos algarismos, que cobrem os papeis unicos, que o Engenheiro exhibiu: os algarismos fallam com vehemencia em altos valores, mas são mudos para explicar razões, que aliás o Engenheiro tambem não se presta a explicar!

Tudo isto não pareceo regular ao Presidente da Directoria.

Mais não lhe pareceo regular que o Engenheiro em Chefe se désse por desonerado para com a Companhia sem lhe deixar uma planta da estrada como se acha actualmente construida e demarcada, e nem ao menos a planta approvada pelo Governo Provincial, pela qual se fez a construcção.

De sorte que a Companhia Paulista tem hoje uma estrada de ferro feita, e não tem uma planta della!!

Mais não lhe pareceo regular essa despedida desacompanhada de um relatorio, officio, ou explicações em-

fim, que puzessem remate á todas as relações do Engenheiro com a Companhia.

Que destino tiveram instrumentos de engenharia, de valor não pequeno, além de plantas, objectos de escriptorio, e papeis que lhe tem sido entregues desde o começo dos trabalhos??

Não existem no escriptorio da Capital, não existem no escriptorio de Campinas, e parece que a despedida do Engenheiro deveria habilitar a Directoria a conhecer o que ha a respeito!

Todas estas irregularidades assignaladas e que forçosamente devem concluir por liquidar-se uma responsabilidade pecuniaria do Engenheiro em Chefe para com a Companhia, determinaram o Presidente da Directoria a reforçar a caução, que tem o Engenheiro em nossos cofres, retendo os cincoenta titulos de acções, que tinha no escriptorio como accionista, medida que sob sua responsabilidade tomou provisoriamente até reunião da Directoria.

Ao passo que assim tomava o Presidente aquellas medidas de energia, procurava o Engenheiro em Chefe inutilisal-as, porque, não tendo podido realisar de manhã a transferencia de suas acções por termo no escriptorio, realisou de tarde no cartorio de um Tabellião por escriptura publica.

A Directoria approvou estas medidas provisorias do Presidente, e dará brevemente sua solução definitiva a respeito destas tristes occurrencias.

Suspendeo entretanto o pagamento final aos empreiteiros e toma providencias para fazer juizo certo a respeito das contas finaes, que, já dignas de reparo em si pela discordancia com os orçamentos, mais necessitadas de es-

tudo se tornam pela ausencia de explicações e rebeldia em fornecel-as de quem as deve.

Quanto á responsabilidade do Engenheiro, já por serviços, que não prestou, já por objectos da Companhia, de cujo destino ainda não deo conta, tambem trata a Directoria de fazer effectivos os direitos que assistem á Companhia.

Não é a primeira crize, o primeiro desgosto, ou a primeira difficuldade com que se encontra a Directoria no largo periodo, que já ahi vae, de sua administração. Ella procurará vencer o novo revez com a mesma firmeza com que se tem havido em outros.

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 26 de Setembro de 1872.

Dr. Clemente Falcão de Sousa filho
Presidente.

Francisco Antonio de Sousa Queiroz.

Bernardo Gavião. (*)

(*) Não está assignado pelo Director Snr. Dr. Martinho da Silva Prado, por se achar ausent, e nem pelo 5.º Director, por se achar vago o lugar.

ANNEXO N.º 1

Contracto para o fornecimento de carvão

Cópia

Livro de Notas N.° 60 a fl.° 184.—Primeiro traslado de Escriptura de contracto de fornecimento.

Saibam quantos este publico Instrumento de Escriptura de contracto de fornecimento virem, que no anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus-Christo de mil oitocentos setenta e dous, aos vinte e nove de Janeiro, nesta Imperial Cidade de São Paulo, em o meu cartorio, perante mim Tabellião compareceram partes entre si havidas e contractadas, sendo de um lado o Doutor Clemente Falcão de Sousa filho, como Presidente da Directoria da Companhia Paulista e seu representante, e do outro lado Charles D. Dulley, ambos moradores desta Cidade, reconhecidos de mim Tabellião e das testemunhas abaixo assignadas pelos proprios de que dou fé. E por elles me foi dito em presença das testemunhas, que achando-se justos e contractados a respeito do fornecimento de carvão para o trafego da Companhia Paulista, aqui consignam e fazem claras as condições do mesmo contracto: — Primeira—O

fornecedor Charles D. Dulley obriga-se a fornecer carvão de Cardiff da casa de Tondu, em quantidade de mil e quinhentas até duas mil tonelladas inglezas por anno. — Segunda—Este contracto durará pelo prazo de um anno a contar do primeiro de Março do corrente anno de mil oitocentos setenta e dous, epocha da primeira prestação. — Terceira—O fornecedor entregará o carvão pezado para as machinas em Jundiahy. — Quarta—A primeira remessa de cento e cincoenta toneladas estará em Jundiahy no dia primeiro de Março deste anno de mil oitocentos setenta e dous. — Quinta—Depois desta o fornecedor obriga-se a fornecer mensalmente qualquer quantidade de que a Companhia precisar, com tanto que no anno não exceda o maximo de duas mil tonelladas e não fique á quem do minimo de mil e quinhentas tonelladas. — Sexta—Mais fornecerá o fornecedor cincoenta tonelladas de carvão para ferraria da melhor qualidade. — Setima—A tonellada ingleza do carvão, quer de machinas, quer de ferraria custará á Companhia a somma de trinta e dous mil réis em moeda brasileira seja qual fôr a oscillação do cambio. — Oitava —Para garantia do presente contracto ficarão as sessenta e cinco acções da Companhia Paulista, que possue o fornecedor, depositadadas no escriptorio da Companhia, obrigando-se elle a dellas não dispôr em quanto não estiver findo o mesmo contracto. — De como assim o disseram, do que dou fé, e me pediram que lhes lavrasse esta Escriptura nas notas, o que satisfiz por bem de meu officio á vista da distribuição seguinte. — Numero quarenta e dous. — A Gomes. — Escriptura de contracto de fornecimento de mil e quinhentas a duas mil tonelladas de carvão por anno, que Charles D. Dulley faz com a Companhia Paulista, a razão de trinta e dous mil réis a tonellada. — São Paulo vinte e nove de Janeiro de mil oitocentos setenta e dous. — Quirino Chaves. — A distribuição pagou duzentos réis de sêllo de estampilha por mim Tabellião inutilisada. Este contracto deve pagar sessenta e quatro mil réis de sêllo proporcional na fórma do regulamento do sêllo. E a pedido das partes outorgantes lavrei esta Escriptura que, feita, li ás partes outorgantes perante as testemunhas, aceitaram, outorgaram e assignaram com as testemunhas presentes João Augusto Rodrigues Ferreira, José Xavier

de Azevedo Marques, os quaes são reconhecidos de mim Joaquim José Gomes, Tabellião que a escrevi. — Doutor Clemente Falcão de Sousa filho. — Charles D. Dulley. — João Augusto Rodrigues Ferreira. — José Xavier de Azevedo Marques. — Pagou sessenta e quatro mil réis de sêllo de estampilhas inutilisadas pelo primeiro assignatario. —É o que constava em dita Escriptura com o theor da qual bem e fielmente fiz extrahir dous primeiros traslados, sendo este para a Companhia Paulista e outro para Charles D. Dulley, ficando ambos conformes com o original á que me reporto e dou fé. São Paulo vinte e nove de Janeiro de mil oitocentos setenta e dous. 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. — Estava uma estampilha de quatrocentos réis inutilisada do seguinte modo:— São Paulo 29 de Janeiro de 1872.—Joaquim José Gomes.

Conforme.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA

servindo de Secretario.

229

ANNEXO N.º 2

Quadro do pessoal dos empregados da linha

Quadro do pessoal dos empregados da linha

N.os	EMPREGOS	EMPREGADOS	VENCIMENTOS
1	Inspector Geral da linha, Chefe de Trafego, Contador e Caixa	William Burnett . .	7.000$000
2	Secretario do Inspector, Escripturario da Contadoria e Pagador	Alfredo Tomkins . .	3.120$000
3	Escripturario da Contadoria.	Francisco dos Santos Pinto	1.200$000
4	Engenheiro da linha, Chefe de Tracção e de Officinas. . .	Walter John Hammond	4.136$000
5	Escripturario do Chefe de Tracção e Almoxarife	Charles C. Tomkins.	2.160$000
6	Trabalhador do Almoxarifado . . .	Paulo José Dellier. .	720$000
7	Chefe de Trem . .	Valentim Gonsalves da Silva Lopes . . .	1.200$000
8	Chefe de Trem . .	Bento Alves Pinheiro Cardoso.	1.200$000

N.os	EMPREGOS	EMPREGADOS	VENCIMENTOS
9	Ajudante de Chefe de Trem	Raphael de Carvalho Andrade	900$000
10	Ajudante de Chefe de Trem	Silverio Alves de Castro	900$000
	MACHINISTAS		
11	Machinista . . .	Edward Swinerd . .	2.032$990
12	Dito	Edward Bench . . .	2.032$990
	MECHANICOS		
13	Ajustador	Thomaz R. Kennedy.	1.920$000
14	Ajustador e torneiro.	Thomaz Harris. . .	1.920$000
15	Conductor de carros e wagons	Thomaz Funnel . .	1.920$000
16	Ferreiro e caldeireiro	Henry William Crook	1.920$000
	ESTAÇÃO DE CAMPINAS		
17	Chefe de Estação. .	Max Jorge Frederico Mundt	3.500$000
18	Fiel e Cobrador . .	Benjamin da Silva Pinto	1.800$000
19	1.º Escripturario. .	João Theodoro de Siqueira e Silva. . .	1.080$000
20	2.º dito.	Scheivel	960$000
21	Escripturario e Telegraphista	Ernesto Ribeiro dos Santos	960$000

N.os	EMPREGOS	EMPREGADOS	VENCIMENTOS
22	Ajudante do Telegraphista	Carlos Nogueira . .	720$000
23	Conferente. . . .	José Antonio da Cruz.	840$000
24	Dito.	João Antunes de Azevedo.	840$000
25	Dito	Mariano Nobrega . .	840$000
26	Dito	José Bottini	840$000
27	Dito	José Martins . . .	840$000
28	Guarda-signaes e Manobrador	José Luiz Ferreira .	900$000
29	Dito	Joaquim Pereira Ignacio	900$000
30	Vigia da Noite . .	Pedro Espanhol . .	720$000
31	Limpador de Carros.	José Innocencio de Nazareth	720$000
32	Servente	Francisco Tellmann .	720$000
	ESTAÇÃO DOS VALLINHOS		
33	Chefe de Estação . .	João Baptista Alambary Palhares . . .	1.200$000
34	Telegraphista . . .	Antonio Vieira Braga.	720$000
	ESTAÇÃO DA CACHOEIRA		
35	Chefe de Estação. .	Albino da Silva Espindola	1.200$000

232

N.os	EMPRMGOS		EMPREGADOS	VENCIMENTOS
	ESTAÇÃO DE CAPIVARY			
36	Chefe de Estação e Telegraphista . .		Jesuino de Oliveira Mendes.	900$000
	ESTAÇÃO DE JUNDIAHY			
37	Verificador de Carros		José Maria Ferreira de Andrade	1.440$000
38	Ajudante de dito. .		João Ihans	720$000
	PORTEIRAS			
39	1.ª	Do caminho de São João da Atibaia. . .	Luiz Antonio Vaz . .	540$000
40	2.ª	Do dito do Bethlem . . .	Seraphim Teixeira. .	540$000
41	3.ª	Do dito geral do Leitão. .	Balduino J.e Nepomuc.o	540$000
42	4.ª	Do dito do Bethlem á Campinas . . .	Antonio Benedicto Palhares	540$000
43	5.ª	Do dito de Campinas a Jundiahy . . .	José Manoel do Nascimento	540$000
44	6.ª	Do dito de Campinas . . .	Manoel Francisco Teixeira Toledo . . .	540$000
45	7.ª	Do dito de Yú á Campinas .	Francisco de Paula Silva Machado . . .	720$000

F. M. D'ALMEIDA
servindo de Secretario.

ANNEXO N.º 3

Contracto para o trafego reciproco das linhas Paulista e Ingleza

Cópia

Cntracto para regular o trafego reciproco da Companhia Paulista e Companhia Ingleza pelas duas linhas.

CAPITULO I

TRAFEGO DE PASSAGEIROS

Artigo 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 foram vendidos e as quantias recebidas.

Artigo 3.°

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

Artigo 4.°

Os carros de passageiros, wagões 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 accôrdo designadas o seu material de tracção e pessoal necessario para conduzirem os trens que tiverem de seguir pela estrada de sua propriedade.

Artigo 5.°

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 á 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 acima referidos.

No caso de não fazer-se a verificação, qualquer perda resultante será dividida proporcionalmente entre as duas Companhias.

CAPITULO II

TRAFEGO DE MERCADORIAS

Artigo 6.°

De igual modo ao do trafego de passageiros, as duas Companhias contractantes poderão 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.°

Haverá em cada uma das estações de ambas as Companhias dous livros de registro em que serão lançados minuciosamente e com especificação do pezo, 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 de propriedade 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.°

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 enviarão os ditos extractos aos Superintendentes das suas respectivas Companhias, os quaes de conformidade com os ditos extractos organisarão uma conta mostrando o debito de uma Companhia em relação á outra, e saldarão em dinheiro do paiz os mesmos debitos.

Artigo 9.°

Os chefes de trens de mercadorias deverão 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 á vista da mesma guia poderá verificar, acompanhado do chefe de trem, se ha ou não alguma falta nas mercadorias enviadas.

Dada a falta, o chefe de estação notál-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 do trem que tem de conduzir as mercadorias ao seu ultimo destino.

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

A verificação de que se trata retro só será feita nos carros que chegarem á estação de contacto sem a sua carga completa, ou com ella, mas sem os sêllos 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 sêllos 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 á quem serve o chefe do trem em que taes carros foram encontrados.

Não sendo feita a verificação nos casos acima indicados, verificação que póde ser exigida pelos chefes de trens, qualquer falta que posteriormente se encontre recahirá proporcionalmente sobre as duas Companhias.

Artigo 10.º

Todos os carros e mais vehiculos que formarem um ou mais trens de mercadorias, e pertencentes a qualquer das Companhias contractantes percorrerão a estrada de ferro de propriedade da outra sem baldeação de especie alguma, devendo porém cada uma das Companhias ter prompto na estação de contacto nas horas de commum

accôrdo designadas o seu material de tracção e pessoal necessario para conduzirem os trens que tiverem de seguir pela estrada de sua propriedade.

CAPITULO III

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, deverão achar-se 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 verificarão os carros dos trens que seguirem da mesma estação de contacto para qualquer das estradas de uma ou de outra Companhia a quem pertencerem.

O vehiculo que fôr achado em estado de não poder viajar será immediatamente retirado do trem e substituido por outro, quer de uma, quer de outra Companhia, e immediatamente o 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 compoem os trens, quer de passageiros, quer de mercadorias, serão feitos á custa da Companhia em cuja estrada a necessidade desses pequenos concertos fôr verificada, ainda que os ditos vehiculos pertençam á outra Companhia.

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

Artigo 13.°

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

Artigo 14.°

A Companhia, cuja estrada de ferro fôr percorrida por um ou mais vehiculos da outra Companhia, quer estejam estes carregados ou descarregados, pagará á esta a taxa de 30 réis por carro de passageiros e 125 réis por wagão de mercadorias pertencente á mesma Companhia, por kilometro percorrido.

CAPITULO IV

DISPOSIÇÕES GERAES

Artigo 15.°

As despezas de custeio da estação de contacto serão feitas pelas duas Companhias contractantes proporcionalmente ao trafego que da dita estação de contacto fôr executado por conta de uma ou de outra Companhia.

Artigo 16.°

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 foram destinados, e no segundo, se na estação onde se acham houver mercadorias que devam ser transportadas ás estações da estrada a que pertencerem os mesmos vehiculos.

Artigo 17.°

As duas Companhias contractantes obrigam-se a não empregar no trafego interstacional de cada uma de suas estradas senão os vehiculos de sua propriedade.

Artigo 18.º

As duas Companhias contractantes obrigam-se a não demorar, nas estradas de sua propriedade, os vehiculos pertencentes á outra, um prazo maior de seis dias, comprehendida a ida e volta, na linha de Santos á Jundiahy, e tres dias comprehendida a ida e volta na linha de Jundiahy á Campinas; passado esse prazo, applicar-se-ha uma multa diaria de R.^{s} 15$000 por carros de 1.ª classe, R.^{s} 9$000 por carros de 2.ª e 3.ª classe, e R.^{s} 4$500 por wagões de mercadorias: neste tempo não são contados os domingos e dias santificados quanto aos wagões de mercadorias.

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

Escriptorio da Companhia Paulista em São Paulo 7 de Fevereiro de 1872.—D. M. Fox.—Dr. Falcão filho.

Conforme.

Francisco Martins de Almeida

servindo de Secretario.

237

ANNEXO N.º 4

Relatorio do Inspector Geral da linha

Estrada de Ferro de Jundiahy á Campinas

Companhia Paulista

Ill.mo Sñr. Dr. Presidente da Directoria.

Tenho á honra de apresentar á V. S. o relatorio do serviço da linha desde a sua abertura ao trafego, até o fim do semestre findo em 30 de Junho proximo passado.

No dia 31 de Março do presente anno foi aberta ao frafego, tanto de passageiros como de mercadorias, a linha ferrea desde Jundiahy até a Estação dos Vallinhos, e nesse dia começaram a correr os nossos trens em combinação com os da Companhia Ingleza. Immediatamente depois appareceram reclamações da parte do povo Campineiro pedindo que fosse aberta mais a extensãa da Estrada dos Vallinhos, até a Fazenda de Samambaia que já se achava prompta, e acudindo a Dignissima Directoria á este pedido, deo-se ordem para fazer-se uma Estação provisoria nesse ponto, o que foi n'um dia realisado, achando-se prompta na manhã do dia 5 de Abril, quando com effeito começaram a correr os trens de passageiros á este lugar. A aber-

tura desta parte da linha foi sem duvida uma grande conveniencia para os viajantes, evitando-se-lhes o percurso de quasi uma legoa de muito máo caminho.

TRAFEGO

Em consequencia de abrir-se a linha só até os Vallinhos, a carga transportada até o fim do semestre foi, como era de esperar, comparativamente insignificante. A falta de carroças para transportar a carga entre os Vallinhos e Campinas muito concorreo para este resultado, e creio que a maior parte dos negociantes preferiram esperar a abertura da linha até Campinas para evitarem as despezas avultadas e difficuldades de transporte entre esses dous pontos.

Não podendo os carroceiros e tropeiros remover mais de que a carga de um certo numero limitado de wagões por dia, forçoso era pedir-se á Companhia Ingleza não mandar mais do que este numero.

Durante os tres mezes de Abril, Maio e Junho, foram transportados nesta Estrada de Ferro 1.344.850 kilogrammas de mercadorias, e 8.589 passageiros, correndo tudo com toda a regularidade.

Estou informado que em Santos existem generos de importação em grande quantidade, agglomerados desde os desmoronamentos que se deram na Serra nos principios do presente anno ; por conseguinte só deste ramo do serviço podemos contar com um consideravel rendimento para o semestre que findará em Dezembro.

PESSOAL

O pessoal nomeado pela Directoria para o serviço do trafego, posto que uma parte delle não tenha experiencia nos trabalhos de Estradas de ferro, tem sabido cumprir com os seus deveres, e folgo poder affirmar que agora está no caso de lidar com qualquer trafego que se possa esperar.

RELAÇÕES COM A COMPANHIA INGLEZA

Ao digno Superintendente da Estrada Ingleza, o Sñr. D. M. Fox, e os outros officiaes da mesma estrada, agradeço a delicada attenção e cooperação que têm sempre prestado; e tenho plena convicção que continuaremos a marchar com a mesma harmonia e boa fé, tão necessarias, nas circumstancias em que estamos collocados, aos interestes das duas Companhias, e a conveniencia do publico.

CONSERVAÇÃO DA LINHA, &c.

Como V. S. verá pelo relatorio junto do Sñr. Hammond, o Engenheiro, e Chefe da Tracção, estão em perfeito estado de conservação a via permanente, edificios, machinas, Trem rodante, &c., &c.

Embora não tenha relação com o relatorio do semestre findo, não julgo fóra de proposito consignar aqui, que, nestes ultimos dias começou deveras a remessa dos generos de importnção de Santos á Campinas acima referida. Nos ultimos quatro dias temos transportado de Jundiahy á Campinas, tomando-se o termo médio, 45 wagões carregados por dia! e ha toda a probabilidade da continuação, por algum tempo, de um grande trafego dos mesmos generos. A ser assim, seria, na minha opinião, prudente, encommendar-se ao menos mais uma locomotiva, e isto pelas razões que agora passo a expôr.

Com um trafego tão grande sempre será preciso na Estação de Campinas uma machina para manobras. Outra será empregada, não continuadamente, porém muito tempo, no serviço de lastrar e levantar os aterros, &c. Como V. S. sabe, n'uma estrada de ferro, especialmente n'uma de recente construcção como a nossa, os aterros abaixam-se consideravelmente no processo de consolidação, e então é que torna-se necessario levantal-os. Assim ficarão só duas machinas para fazer face ao trafego, e isto sem tomar em conta as eventualidades e os pequenos reparos de que constantemente precisam as locomotivas.

CONTAS DO RENDIMENTO

Sendo aberta a linha em 31 de Março proximo passado, mais para a conveniencia do publico, do que com esperanças de auferir lucros, entendi melhor deixar as contas de receita e despeza do periodo decorrido desde essa data até o dia 30 de Junho para figurarem no semestre que presentemente corre, quando poderei submetter contas mais satisfactorias e completas, porque então estarão saldadas definitivamente as contas de construcção.

Deos guarde á V. S.

Ill.mo Sñr. Dr. Clemente Falcão de Sousa filho, Dignissimo Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

W.m Burnett
Inspector Geral.

Campinas 24 de Agosto de 1872.

Cópia

Estrada de ferro de Jundiahy á Campinas

Companhia Paulista

Campinas 24 de Agosto de 1872.

Ill.mo Sñr.

Tenho a honra de certificar que durante o tempo decorrido desde a abertura da linha em 31 de Março, até o dia 30 de Junho proximo passado foram mantidos em perfeito estado de conservação a via permanente, locomotivas, material rodante, &c., &c., desta linha.

Deos guarde a V. S.

Ill.mo Sñr. W. Burnett, Inspector Geral
desta Estrada de Ferro.

(Assignado) Walter J. Hammond

Engenheiro e Chefe da Tracção.

ANNEXO N.º 5

Officio dirigido ao Governo Provincial sobre o prolongamento da linha para o Rio Claro

Cópia

N.° 296.—Escriptorio da Companhia Paulista em São Paulo 22 de Junho de 1872.—Illmo e Exc.^{mo} Sñr.—A Directoria da Companhia Paulista accusa a recepção do officio datado de 17 do corrente no qual o Exc.^{mo} Governo Provincial scientificou-a de que as propostas apresentadas para a realisação da estrada de ferro de Campinas ao Rio Claro iam ser presentes ao Ministerio da Agricultura, conforme fôra determinado no Aviso daquelle Ministerio datado de 13 do corrente, ficando assim sustada a deliberação em que estava o Governo da Provincia de ouvir sobre ellas a Companhia Paulista, e fazer o contracto com quem melhores vantagens propuzesse, pois que segundo esse Aviso fica assentada a doutrina de que pertence exclusivamente ao Governo Imperial decidir a respeito de concessão de vias ferreas. A Directoria porém pede licença a V. Exc.ª para ponderar o seguinte:—A doutrina do recente Aviso parece não abranger a hypothese de que se trata.—O principio nelle firmado, a doutrina promulgada resalta claramente das seguintes expressões aqui transcriptas—*o Governo Imperial avocou a si a faculdade de decidir sobre a concessão de linhas ferreas que embora comecem e terminem na mesma provincia, se*

entroncarem em qualquer das estradas de ferro geraes.—Ora a estrada de ferro que se projecta de Campinas ao Rio-Claro não tem de entroncar em estrada de ferro de ordem geral, porque entronca em Campinas na linha da Companhia Paulista que é de ordem provincial, já pela lei de sua creação que é provincial, já pela garantia de juros dos capitaes nella vertidos, que são pagos pelos cofres provinciaes, já por arestos antes firmados e determinações que a declararam de ordem provincial.—Assim sendo, é indubitavel que não é este o caso em que a acção do Govarno Provincial se possa declarar incompetente para a concessão do prolongamento, que aliás já está determinado em Leis Provinciaes N.° 44 de 12 de Julho de 1869, e N.° 34 de 29 de Março de 1871.—O Governo da Provincia contractando aquelle prolongamento, nada mais faz do que dar cumprimento á Leis partidas do Poder Legislativo Provincial, e por outro lado não está em desaccôrdo com a lettra do Aviso de 13 do corrents.—Sollicita pois a Directoria da Companhia Paulista a reconsideração da medida determinada, certo como é que da doutrina exposta neste officio resultará maior proveito para a Provincia de que é V. Exc.ª digno Administrador, pela brevidada com que se conseguirá o almejado prolongamento se o Governo desta Provincia operar livre da acção do Governo Geral, que mais remoto dos interesses locaes não póde protegel-os e ajudal-os com a mesma sollicitude que V. Exc.ª—Aguardando a prudente e recta determinação de V. Exc.ª tenho a honra de apresentar os protestos da mais subida estima e consideração.—Deos guarde a V. Exc.ª—Ill.mo e Exc.mo Sñr. Conselheiro Francisco Xavier Pinto Lima, D. Presidente desta Provincia.—Clemente Falcão de Sousa filho, Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

Conforme.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA
servindo de Secretario.

S. Paulo: 1872: Typ. do «Correio Paulistano

ANNEXO N.º 6

Balanço

BALANÇO

ACTIVO

Accionistas			
Pelas entradas a realisar	. . . . .	. . . . .	1.000.000$000
Estudos definitivos			
Pelos gastos feitos até 31 de Agosto de 1869	. . . . .	50.121$290	
Moveis e utensis			
Pelos comprados até 30 de Junho de 1871	. . . . .	5.225$970	
Instrumentos e ferramentas			
Pelos comprados até 30 de Junho de 1870	5.691$370		
Idem idem até 6 de Abril de 1872	58$500	5.749$870	
Animaes			
Pelos comprados até 12 de Julho de 1869	3.087$000		
Importancia dos vendidos até 30 de Junho de 1871	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			
Vencimentos dos Engenheiros até 14 de Março de 1870	. . . . .	29.481$340	
Trabalhos de construcção			
Importancia das obras feitas até 31 de Dezembro de 1871	2.531.790$881		
Idem idem de 1.º de Janeiro de 1872 até hoje	357.787$973	2 889.578$854	
Desapropriações			
Despezas feitas com as mesmas até 31 de Dezembro de 1871	. . . . .	38.159$325	
Dormentes			
Pelos fornecimentos feitos até 31 de Dezembro de 1871	125.036$400		
Idem idem até 26 de Janeiro de 1872	21.603$800	146.640$200	
Materiaes da Europa			
Gastos feitos até 31 de Dezembro de 1871	732.967$285		
Idem idem até 25 de Maio de 1872	131.516$371	864.483$656	
Postes para telegrapho			
Pelos fornecidos nos mezes de Setembro e Novembro de 1871	. . . . .	2.880$000	
Despezas geraes			
Pelas que se fizeram até 31 de Dezembro de 1871	62.993$265		
Idem idem de 1.º de Janeiro de 1872 até hoje	17.117$470	80.110$735	4.131.250$625
Materiaes para custeio			
Pelos comprados até hoje	. . . . .	8.353$800	
Pessoal			
Vencimentos do pessoal das diversas estações de trafego durante os mezes de Abril, Maio e Junho corrente	. . . . .	21.220$140	
Lucros e perdas de custeio			
Indemnisação de um animal morto por uma das locomotivas da Companhia	. . . . .	90$000	29.663$940
Contas correntes			
Dinheiro em mão de diversos	. . . . .	. . . . .	42.297$047
Caixa			
Dinheiro existente	. . . . .	. . . . .	24.077$301
S. E. ou O.	. . . . .	. . . . .	5.227.288$913

PASSIVO

Capital		
2.500 acções a 200$000 réis cada uma	5.000.000$000	
Emprestimo		
Pelo que foi contrahido no English Bank de Santos	71.572$320	
Emolumentos		
Pelos que tem sido cobrados em virtude do art. 47 dos Estatutos	1.354$700	
Dividendos		
Pelos que não tem sido reclamados	12.468$830	
Sellos de acções		
Saldo verificado	497$600	
Lucros e perdas		
Saldo desta conta	16.749$402	5.102.642$852
Rendimento do trafego		
Pelo que tem sido arrecadado (*)	. . . . .	33.240$520
Cauções		
Pelas prestadas pelos empreiteiros Amaral, Faro & Rademaker	57.576$058	
Juros das mesmas	7.908$044	
Pelas prestadas pelo empreiteiro Dr. João Ernesto Viriato de Medeiros	24.798$740	
Juros das mesmas	1.122$699	91.405$541
		5.227.288$913

(*) Na importancia de Rs. 33:240$520, correspondente ao rendimento do trafego, está incluida a parte que é devida á Companhia Ingleza em virtude do contracto celebrado com a mesma Companhia para o transito reciproco.

Escriptorio da Companhia Paulista em S. Paulo, 30 de Junho de 1872.

FRANCISCO MARTINS DE ALMEIDA
Ajudante e Contador.