

Propriedade de Joaquim Roberto de Azevedo Marques

Administrador José Maria de Azevedo Marques

S. PAULO

DOMINGO, 29 DE AGOSTO DE 1880

BRAZIL

CORREIO PAULISTANO

S. PAULO, 29 DE AGOSTO DE 1880

Publicamos em seguida o relatório que tem de ser apresentado, hoje, na reunião da assembleia geral da Companhia Paulista.

É um trabalho importantíssimo, que põe em relevo os meritos da administração da gestão das nossas estradas de ferro.

A provincia de S. Paulo muito deve à intelligente, patriótica e zelosa directoria, que, depois de 12 annos de continuados trabalhos, passa hoje a outras mãos a direcção da Companhia Paulista de Estradas de Ferro da Oeste da Provincia.

São incontestáveis e valiosos e proficuos esforços que os illustres cavalheiros que compoem a directoria empregaram, durante esse longo periodo de tempo, no sentido de firmar a prosperidade da companhia, que mais symbolisa o progresso da provincia de S. Paulo.

Cumpra, porém, destacar dentre os outros, e nome do nesso illustrado patricio, o sr. dr. Falcão Filho, que tão assignalados serviços prestou à companhia, já por occasião de sua incorporação, em 1863, já como presidente da directoria desde essa epocha.

O nome do sr. dr. Falcão Filho está ligado indissolavelmente à existencia da Companhia Paulista.

Em todos os tempos, em todas as condições de sua vida social, quer fossem ellas de honra ou tempestuosas, a companhia encontrou sempre no seu presidente a mesma dedicacão, o mesmo zelo, a mesma energia no desempenho dos seus deveres.

Formulando, portanto, um voto de louvor ao illustre paulista, pelos assignalados serviços que prestou à mais importante das nossas estradas de ferro, traduzimos o pensamento, não só dos accionistas da Companhia Paulista, como de toda a provincia de S. Paulo.

RELATORIO

DA DIRECTORIA DA COMPANHIA PAULISTA PARA A Sessão DE ASSEMBLEIA GERAL DE ACCIONISTAS, DE 29 DE AGOSTO DE 1880

Senhores Accionistas: — Cumprindo o disposto no art. 32 dos estatutos, a directoria da Companhia Paulista vem apresentar contas e relatório do semestre de Janeiro a Junho do corrente anno, devendo desta vez occupar mais longamente a vossa attenção, já por ser este o relatório de despedida da directoria, já porque no semestre deu-se uma série de acontecimentos que convém relatar.

TRAFEGO

O minucioso relatório do inspector geral da estrada, que aqui vai anexo em n. 1, com os seus quadros auxiliares — vos dá importantes e detalhadas noticias sobre extensão da linha em trafego — datas de aberturas das varias estações — rendimento da linha por kilometro desde 1872 até 1880 — dividendos pagos e a importancia dos mesmos quer antes quer depois da fuzão — movimento de passageiros desde 1872 até 1880 — movimento de importação e exportação no semestre do presente relatório — movimento de cada uma estação no mesmo semestre — rendimento e despeza da linha no mesmo semestre — despeza de custeio por kilometro — consumo feito pelas locomotivas no referido semestre e muitas outras informacões sobre conservacão da via permanente — repartição da tracção — telegrapho — almoxarifado — obras e estações — accidentes e escripturação da contadoria.

É grato aqui destacar as seguintes noticias, que provam o zelo e pericia dos empregados immediatamente encarregados dos varios ramos de serviços da estrada.

Ha mais de dois annos que a linha não tem estado trancada durante um dia sequer, apezar das copiosas chuvas, que cahiram.

Desmoronamentos e outros embaraços interromperam o transitto em todas as outras estradas da provincia por maior ou menor tempo: só a estrada da Companhia Paulista atravessou aquelle largo periodo livre dessas contrariedades: seus trens chegaram diariamente aos competentes destinos sem ter havido baldeação alguma.

O seu telegrapho tem funcionado com toda a regularidade durante igual tempo sem a minima interrupção.

Finalmente, no semestre a que se refere o presente relatório, não ha accidente algum a mencionar!

O movimento de passageiros foi o seguinte:

De 1ª classe	18,066
De 2ª classe	70,765
Somma	88,831

Houve em relação ao semestre anterior uma differença de 4,877 para mais.
O trafego de passageiros tem vindo crescendo constantemente:

Em 1872, em um periodo de 9 mezes foi de 33,591	
" 1880, em um periodo de 6 mezes foi de 38,831	

As mercadorias que transitaram pela estrada pesaram 38,691 toneladas, das quaes foram:

De exportação	20,724
De importação	15,967

Comparados estes algarismos com os do semestre anterior se notará que houve na importação um acrescimo de 1,711 toneladas, o que quer dizer aumento de 10 % em relação ao ultimo semestre de 1879; mas na exportação deu-se uma diminuição de 19,106 toneladas, apparecendo afinal uma differença no trafego de 17,395 toneladas para menos.

É o peor semestre que temos tido desde 1877 quanto à exportação.

A receita foi de	Rs. 783,911\$210
A despeza foi de	Rs. 303,706\$799

sendo o saldo de Rs. 480,204\$411

A relação da receita para a despeza é de 38,74 %.

Por ahí se vê que tem sido regular no sentido de decrescimento a marcha da proporção entre a receita e a despeza.

Em 1872 esteve ella na razão de 59,86 %: no primeiro semestre de 1880, cujo trafego foi escasso, como fica demonstrado, está ella reduzida a 38,74 %.

Reunindo ao saldo acima o producto da tabella adicional e as quantias arrecadadas no escriptorio central o liquido é de Rs. 573,048\$26.

No intuito de animar e augmentar o trafego do ramal de Cordeiro ao Mogy-guassú foram tomadas as seguintes medidas:

Comprou-se uma balca de propriedade particular, que no rio Mogy-guassú funcionava, dando passagem à cargas e viandantes por meio de um serviço zero e irregular.

Agora a Companhia Paulista presta com ella passagem gratuita.

Não se fez esperar o resultado desta providencia: o trafego augmentou consideravelmente.

Além disso diminuiu-se o frete naquella seccão da estrada.

E finalmente, com vistas de abrir passagem franca e facil para as povoações e municipios de Santa Rita, S. Simão e Ribeirão Preto encarregou-se a Companhia, por contracto com o Governo Provincial, de fazer uma ponte sobre o rio Mogy-guassú — e aterros à ella annexos, restabelecendo-se assim livre communicacão com a estrada de ferro.

Esse contracto é o que se vê no anexo n. 2.

As obras da ponte estão contractadas com José Rodrigues Ramos, que deve dal-a prompta em 30 de Novembro do corrente anno.

Podemos adiantar noticias sobre as que nos dá o engenheiro chefe no seu relatório anexo n. 9 e por isso aqui dizemos o seguinte:

Está fornecida a quasi totalidade das madeiras da ponte.

Aham-se feitos os aterros das estradas: grande parte da madeira está aparelhada e procede-se ao assentamento.

Estão armados tres lanchos da ponte e activa-se o serviço para aproveitar o bom tempo.

MOVIMENTO DE ACCÇÕES

No semestre, de que nos occupamos, o movimento de accções foi o seguinte:

Por venda	3,346
Por caucão	2,164
Por herança	2,274
Somma	7,784

Com relação a esta materia a Directoria acredita que tomou recentemente uma deliberação importante e util.

De ha muito tempo que se fazia sentir a necessidade da creacão de uma agencia da Companhia na capital do Imperio.

Era uma anomalia que os titulos da Companhia Paulista, conhecidos em Londres, e ahí cotados com vantagem, não fossem conhecidos na capital do Brazil e ahí não tivessem uma existencia official.

Era além disso um horizonte commercial muito estreito o que se offeria aos accionistas, e que lhes permittia negociacões sobre elles, unicamente na provincia de S. Paulo, sem podermos alargar suas operacões à praça do Rio, que aliás dista de nós apenas quinze horas de viagem, e onde as circumstancias economicas podem offerer largas vantagens.

Para acabar aquella anomalia, para abrir novo mercado aos accionistas, para terem cotacão na praça do Rio de Janeiro as accções da Companhia Paulista, era preciso estabelecer-se ali uma agencia, onde se fizessem as transferencia de accções, e onde se realizasse o pagamento de dividendos.

Durante o semestre deste relatório concluiu a Directoria aquella desideratum.

Está aberta desde o mez de Maio do corrente anno a agencia, e sua gerencia foi confiada ao estabelecimento bancario English Bank of Rio de Janeiro Limited, mediante a retribuição semestral de um conto de réis.

DIVIDENDO

No anexo n. 3 se demonstra o saldo de 601,906\$40 réis.

Declara-se a taxa adicional de 3 réis por kilo; feitas outras deducções constantes da referida demonstração, resta o saldo liquido de réis 491,500\$000 que, dividido pelo numero de accções emitidas, dá — Rs. 8'000 — por accção que corresponde ao juro de 8 %.

A Directoria julgou conveniente, attenta a escassez da renda deste semestre, auxiliar a conta de dividendo, com a ve ha de 7:357\$680, que, como fracção de dividendo, ficou destinada no semestre passado a supprir a despeza com cinquenta wagões emcommendados: — e mais com o dividendo das accções do fundo de reserva, na importancia de Rs. 11,350\$000, que também ficara destinada a fazer face a mesma despeza, conforme se vê do ultimo relatório à vós apresentado.

Na fórma da artigo 54 dos estatutos, a vós compete resolver sobre o pagamento deste dividendo, que é 22 %.

FUNDO DE RESERVA

O fundo de reserva hoje é formado das seguintes parcelas:

1,135 accções de que deu conta a Directoria no relatório anterior na importancia de	228,691\$200
149 accções adquiridas pela applicação das quantias existentes no fundo de reserva	29,830\$000
Saldo insufficiente para a compra de uma accção	170\$000
Somma	258,691\$200

sendo:

Em 1,284 accções	258,521\$200
Em dinheiro	170\$000

Somma 258,691\$200

Em consequencia da razão já allegada de escassez da renda, a directoria resolveu não tirar neste semestre quantia alguma para o fundo de reserva, ficando essa operacão adiada para o segundo semestre do anno, que é sempre mais rendoso.

Para assim proceder baseou-se na letra e espirito do artigo 57 dos estatutos.

PAGAMENTO A PROVINCIA

Visto que a renda da estrada não attingiu a mais de 8 por cento, não ha quantia alguma a fornecer à provincia na fórma do contracto.

Permanece portanto a divida na importancia de Rs. 130,897\$479.

PAGAMENTO DO EMPRESTIMO EM LONDRES

No presente mez de Agosto remetteu a Companhia para Londres a quarta prestação destinada ao pagamento da amortisação, juros e mais despesas relativas ao emprestimo levantado naquella cidade.

A remessa foi de L. 6863 9 6, que ao cambio do dia importou em Rs. 70,869\$420 moeda brasileira.

Essa remessa tem a seguinte applicação:
L. 1600.-0 0 para 16 bonds sorteados
L. 5197-10-0 para pagamento de juros
L. 67-9-6 para pagamento de commissão.

CONTA CORRENTE COM A CAIXA FILIAL DO BANCO DO BRAZIL

Continúa a Companhia a ter naquelle estabelecimento os fundos, que vae apurando na estrada, e que, uma vez arrecadados, são logo ali recolhidos. Além disso tem ella ali um credito aberto até a quantia de 170,250\$000.

Já teve ali um credito de mil contos. Serviam de garantia a este letras firmadas individualmente por cinco dos primitivos directores da Companhia, a saber: srs. Barão de Souza Queiroz, dr. Martinho Prado, Visconde de Tres Rios, Bernardo Gavião e dr. Falcão Filho.

Os inconvenientes, porém, da necessidade de repetidas reforminas dessas letras, e de despesas com os sellos das mesmas: a equidade, que pedia desoneracão daquelles cavalheiros — uns já retirados da administração da Companhia, outros proximos a retirarem-se; a possibilidade de se dar garantias para credito sufficiente em titulos da Companhia — foram considerações que levaram a directoria a substituir aquella garantia de letras por accções em caucão tiradas do fundo de reserva.

Com effeito, no dia 7 de Maio do corrente anno, foram dadas à caixa filial do Banco do Brazil 1,135 accções da Companhia Paulista em caucão para garantia do credito que ali tem, e foram resgatadas as letras dos directores, que, com a competente verba de inutilisadas, se acham no archivo da companhia.

CONTABILIDADE

Está em dia esta parte do serviço, como podeis

verificar pelos annexos ns. 4 e 5, e pelos livros que estão a vossa disposição.

ESTRADA DE MOGY-GUASSÚ

Concluidas as obras da ultima seccão desta estrada, que era a parte que fica entre Pirassununga e o Porto Ferreira, foi ella entregue ao trafego em 15 de Janeiro proximo passado.

Fez-se a liquidacão final das obras de preparacão do leito, ficando os gastos dentro da respectiva quota do orçamento e toda a obra sensivelmente abaixo deste por se haverem realisado importantes economias em outras verbas, principalmente na via permanente.

Maiores detalhes a este respeito encontrareis no relatório do engenheiro, aqui anexo em n. 9.

PROLONGAMENTO DA ESTRADA PARA ARAQUARA

O estado ultimo desta pretencão da companhia, tal como foi relatado pela directoria no semestre passado era o de aguardar-se soluçào do governo provincial sobre approvação de plantas, relativas à seccão do Rio-Claro ao Morro Pellado, que lá haviam sido apresentadas em 3 de Janeiro do corrente anno, e que elle adiaa sob pretexto de que aguardava o parecer de uma commissão de engenheiros nomeada para dizer sobre uma reclamação levantada contra o traçado da companhia, na parte que fica além do Morro Pellado.

Tinha-se começado a lotaçào da 1.ª seccão, e foi ella concluida.

A 31 de Março ficaram terminados seis planos da parte do traçado que vae do Morro Pellado a S. Carlos do Pinhal, na extensão de 34k 905^m.

A extensão total até S. Carlos ficava com 72k 905^m.

O minimo raio de curvatura era de 300 metros e a declividade maxima 0,020.

Nom foram, porém, presentes ao governo estes ultimos trabalhos technicos, porque era visivel a tendencia deste a tomar direcção e deliberações contrarias ao interesse da Companhia e do publico, devendo isso motivar o retrahimento à que se viu forçada a Companhia.

A directoria e a opiniao publica não se enganaram vaticinando os resultados daquella commissão adrede nomeada, com preterição até do engenheiro fiscal, que não consultado pelo governo, teve de ceder temporariamente seu posto de honra à quem neste negocio melhores titulos parecia ter aos olhos do presidente da provincia.

Esse alvo de uma predileccão carinhosa e de uma confiança especialissima do governo foi o dr. Euzebio Sievaux.

Baseado nos preciosos trabalhos deste profissional, com o officio de 21 de Abril proximo passado, remettem-nos o presidente da provincia as plantas do mesmo e assignou-nos o praso de 30 dias para declararmos se aceitavamos o traçado ali descripto.

Fizemos estudar esse traçado pelo nosso engenheiro, e ante a demonstraçào clara e convincente de seus erros e inconveniencias, ante a preterição de clausulas do contracto de 7 de Junho de 1879, praticada pelo presidente da provincia, usando da faculdade, que nos foi por vós conferida em sessão de 4 de Abril do corrente anno, resolveu a directoria significar ao governo da provincia que a Companhia Paulista desonerava-se de realizar a estrada de Rio-Claro à Araraquara passando por S. Carlos do Pinhal.

O officio dessa resposta e as bases do mesmo constam do anexo sob n. 6, confirmadas e reforçadas pelo relatório sob n. 9.

Não se devendo, pois, realizar a construcção do prolongamento a S. Carlos, e tendo-se concluido as obras da linha de Mogy-guassú, foram dispensados os serviços dos engenheiros, que cooperavam nesses trabalhos; e que eram:

Chefes de seccão

Jorge Black Scorrar.
José Ayrosa Galvão.
José Rebouças.

Ajudantes

Olavo Augusto Hummel.
Alfredo José Nabuco de Araújo Freitas.
José Nabor Pacheco Jordão.
Benjamin Schalko.

Auxiliares

João Emygdio Ribeiro.
Max Grimeizen.
Alberto Lofgren.

Não param, porém, ahí os acontecimentos relativos a este já celebre prolongamento de estrada de ferro para S. Carlos do Pinhal.

Os adversarios da Companhia Paulista, os pretendos defensores do interesse publico, os presumidos pugnadores de um traçado modelo, os prevenidos que não submeteriam a Companhia a seus caprichos, ou conjecturando que podiam reduzir a capitalizar fazendo-lhe caretas e esgares, promoveram na assembleia legislativa provincial a passagem de uma lei, que autorizou o presidente da provincia a contratar a concessão de uma estrada de ferro, que, partindo do Rio Claro, fosse terminar em Araraquara, (Lei de 10 de Abril de 1880.)

Os capitães acotovelavam-se, diziam elles, para a realisacão dessa estrada: e mal a Companhia Paulista abrisse mão do seu contracto, outra empresa surgiria e viria como por encanto tomar o posto abandonado daquella para entrar em plena phase de trabalho e actividade em pro dos municipios de S. Carlos, Araraquara e outros.

Infelizmente assim não succedeu; e os causadores do retratamento da Companhia Paulista não cumpriram ainda perante aqueles municipios e a provincia o compromisso de honra tão solemnemente tomado!

Em vez do procurarem sollicitos o governo da provincia para conseguir o contracto autorisado pela lei provincial de 10 de Abril corrente anno, e assim darem livre curso aos capitães represos, e que se acotovelavam na espera daquelle almejada applicação, correram em busca do governo imperial sollicitando novos auxilios, supplicando outros favores como o de irrem felicitar aquelles municipios com uma estrada de bitola estreita em troca de uma de bitola larga, que ia realisar a Companhia Paulista!

Ahi correm editaes de convocação de empresarios para isso, publicados pelo ministerio da agricultura em data de 29 de Julho proximo passado, com o prazo até 31 de Agosto.

Não se pôde comprehender tanta anomalia e incoherencia que vaee nestes acontecimentos!

O presidente desta provincia oppõe-se ao traçado da Companhia Paulista porque é preciso dar efficas auxilios á Companhia Itiuna salvando-a das condições precarias em que se acha.

Qual o recurso por elle descoberto?...

E' o de garantir-lhe o prolongamento natural de sua estrada de ferro á Brotas e Jahú—contrariando assim as pécaminosas vistas da Companhia Paulista, que são as de estender seus dominios por todo o oeste da provincia, pouco lhe importando o futuro de outras empresas congeneres e de presente precario. Não lhe approva então o traçado, porque se avizinhava de Brotas e Jahú.

Pois bem!...

A assembleia provincial tira aquelles municipios da direcção da estrada Itiuna, fallos tributarios da embryonaria empresa de S. Carlos, (art. 2º da lei de 10 de Abril de 1880) e o presidente da provincia sanciona essa lei, que não se coaduna com os seus planos de viação ferrea tão delineados no seu ultimo relatório exhibido perante os legisladores da provincia!

A assembleia legislativa provincial julga de sua competencia legislar sobre o assumpto;—o presidente da provincia dedica á esta questão seus mais acurados desvellos: e, para bem re-oliver sobre materias de tanta transcendencia, não se contenta com as luzes e proficiencia de um funcionario de caracter permanente, mas soccorre-se da illustração e probidade de um professional já experimentado em outras vezes.

No melhor ponto deste empenho o presidente da provincia sente a invasão de um poder superior nas regiões, que elle reputava de sua competencia, o qual põe de lado as resoluções da assembleia provincial, que quer estrada de bitola larga (art. 4º da lei de 10 de Abril de 1880); e, de lado as cogitações d'elle presidente, que reserva Brotas e Jahú como cordial para o estado debilitado da estrada Itiuna, e manda declarar em concurso uma estrada de bitola estreita, á qual se garante como tributarios os municipios de Brotas e Jahú, com sacrificios da Itiuna!!... (Vide condição 1ª dos editaes da secretaria da agricultura de 29 de Julho proximo passado.)

Capitalistas abastados — lavradores importantes garantem plena voce o affluxo de capitães para a realisação da estrada de S. Carlos, e demandam só as concessões dos poderes provinciales para porem a nado a nascente empresa.

As concessões são feitas, e a lei provincial ahi permanece infecunda e esteril porque os interessados desertam do patacio do presidente, e os capitães não se acotovelam mais!

O prolongamento da estrada da Companhia Paulista sempre foi imposto pelo governo como devendo se realisar pela bitola larga.

Assim o determinou elle quando se tratou da estrada de Campinas ao Rio Claro: assim o determinou elle quando se tratou da estrada do Rio Claro á S. Carlos e Araraquara. (Vide Aviso de 8 de Maio de 1879).

Agora repentinamente muda o pensamento do governo, e elle chama concurrentes para a construcção dessa estrada que deve ser de bitola estreita!!!

Parece que esta estrada está fadada a sor, para os Palatinos da administração publica o cabo das tormentas, onde naufraga toda a sua pericia e criterio: e para nós o oceano das incertezas, porque muda o vento da administração a cada instante! Entretanto é preciso navegar porque a Companhia Paulista não deve, nem pôde cruzar os braços adiante destes acontecimentos.

Conscia disto, a directoria resolveu o seguinte:

- 1.º Representar ao governo de S. Magestade Imperial contra a direcção, que se pretende dar ao prolongamento da estrada alem do Rio Claro; e o fez segundo as razões expostas no annexo n. 7.
2.º Apresentar proposta firmada pelos actuaes directores, presentes nesta cidade, e pelo engenheiro da Companhia, nos termos da convocação feita pelo governo.

Tomou a directoria esta ultima deliberação pelo motivo de não poder apresentar proposta em nome da Companhia, attenta a ultima decisão dada em assembleia geral, e a falta de tempo para se consultar de novo a assembleia sobre tão interessante assumpto.

Entendido fica porém que, se os signatarios da proposta obtiverem o contracto com o governo, transferirão á Companhia Paulista, logo que esta o queira, sem onus algum, os direitos que tiverem como concessionarios daquelle empresa.

Julga a directoria ter assim resguardado os direitos da Companhia, e bem servido ao mandato, que lhe foi confiado.

ESTRADA PARA S. SIMÃO

No correr do semestre deste relatório disputou a directoria a acquisição da facultade de prolongar sua estrada de ferro do Porto Ferreira para os municipios de S. Simão e R. Beirão Preto.

Para isso apresentou á assembleia legisla iva provincial requerimento, em que deduzia os fundamentos do seu pedido e as conveniencias que o mesmo offerecia.

Sendo as suas razões de pedir contestadas pela

Companhia Mogyana, que tambem estava em campo, produzida durante o tempo de sua construcção, a qual consta do annexo aqui junto sob n. 8.

Parece bem demonstrado, nesse documento, parece cousa bem certa, que tinha a companhia Paulista por a letra de um contracto feito com o presidente da provincia—a conveniencia publica que mais lucrava com o prolongamento da sua estrada do que com a estrada Mogyana, e finalmente a manifestação dos povos daquellas regões, que se pronunciaram pela protenção da Paulista.

Nada prevaleceu!

Directo, conveniencias, manifestações locais—tudo pareceu cousa de pouco valor ante a sabedoria e criterio da assembleia provincial e do presidente da provincia. A lei em favor da Companhia Mogyana consummou-se com data de 21 de Abril de 1880 e o contracto foi feito com ella em data de 8 de Junho proximo passado.

ESTRADA PARA BELÉM DO DESCALVADO

Depois da definitiva solução, que destes em assembleia geral celebrada a 4 de Abril proximo passado, julgando inconveniente a construcção de um ramal de bitola larga do Porto Ferreira á Belém do Descalvado, surgiu uma nova ideia, que, foi de uma linha tramway de bitola estreita, que, partindo da linha Paulista se dirija á villa de Belém do Descalvado.

A lei provincial de 15 de Abril de 1880 auctorizou o presidente da provincia a contractar a construcção dessa estrada, e, em realisção dessa ideia os cavalheiros bacharel Vicente de Souza Queiroz e Luiz Antonio de Souza Queiroz requereram a celebração do contracto.

O presidente da provincia mandou ouvir a respeito esta directoria para o effeito de declarar ella se quer a Companhia usar da preferencia que tem para fazer ramaes de sua estrada principal.

Não podendo a directoria resolver sobre materia que importa a conservação ou a demissão de um direito, resolveu adiar a resposta definitiva, que tinha de dar ao governo, até que podesse consultar-vos.

E' chegado esse momento, e a directoria, aguardando a vossa resolução, passa antes a dar-vos as informações precisas para a formação do vosso juizo.

Os peticionarios bacharel Vicente de Souza Queiroz e Luiz Antonio de Souza Queiroz pretendem a concessão para fazer um tramway, que, partindo do Rio Claro, ou de outro ponto da linha Paulista, vá ter a Belém do Descalvado com bitola de 0m 60 a 0m 75, e sob a condição de não cobrarrem frete de mais de onze leguas pelas mercadorias, que transitarrem por toda a linha tramway qualquer que seja a extensão desta.

A proposta é vaga quanto ao ponto de part da pois refere-se a uma linha, que partirá de qualquer ponto da linha Paulista.

Entretanto a condição de não se cobrar frete de mais de 11 leguas pelas mercadorias que transitarrem por toda a linha do tramway, parece ter por especial objecto o traçado, cujo começo ou termo deve ser o Rio Claro.

Nesta hypothese o traçado tende a causar enormes prejuizos á Companhia Paulista, servindo mal aos interesses da lavoura e do municipio do Belém do Descalvado.

Demonstremos es'as duas proposições.

A primeira está demonstrada por si.

Realisado o tramway de Belém para S. João do Rio Claro, oppor-se-ha o desvio de passageiros e generos de toda a linha do Cordeiro ao Mogy-Guassú, que irão percorrer só a pequena extensão de Rio Claro ao Cordeiro—e, notando-se que toda a extensão do tramway ficará envolvida na zona de 31 kilometros, que fica do lado esquerdo da linha do Cordeiro ao Mogy-Guassú, talvez nem pela quantia de cem contos de réis conviesse á Companhia Paulista consentir na invasão de sua zona.

A 2ª proposição enunciada—que o tramway do Rio Claro ao Descalvado é inconveniente a os interesses deste municipio—tambem se demonstra, e vamos fazer-o em face das cifras e dos algarismos.

O traçado Pimenta Bueno, na secção, que fica entre Rio Claro e S. Carlos do Pinhal, tendo curvas de 180º de raio minimo, apresenta um acrescimo de 35% de extensão sobre a distancia em linha recta.

Se o tramway do Rio Claro á Belém, tendo curvas muito mais apertadas, não exceder essa porcentagem virá a ter 75 kilometros, ou cerca de onze leguas e meia de extensão.

O terreno não é dos mais faciles.

Ao contrario parece que apresenta algumas dificuldades, principalmente na altura do Morro Grande.

Mas se custar a linha 15 contos por kilometro, o capital será de mil cento e vinte e cinco contos, cujos juros a 7% importam em rs. 78.750\$000.

Calculando as despesas do custeio muito modestamente em um conto de réis por kilometro, importarão ella em rs. 75,000\$000.

O custo do servico de transporte será portanto de rs. 153.75\$000 annualmente, sem por em conta ainda a avultada indemnisação, que seria preciso pagar annualmente á Companhia Paulista para que ella consentisse no uso da zona, e a qual não poderia sahir senão da renda bruta e portanto do frete.

Suppondo que o trafego attingisse a 400 mil arrobos (desviadas pela maior parte da linha de Pirassununga) inclusive importação, passageiros etc, o frete por arroba seria de

153.75 \$ 000 = 384 réis / 4 0.000

A esta cifra cumpre addicionar 10 % de imposto provincial, e então o frete definitivo sera de 422 réis entre Rio Claro e Belém.

Sendo de rs. 151 o frete entre Rio Claro e Cordeiro, segue-se que de Belém a Cordeiro, pelo Rio Claro seria o frete de

384 + 51 5 = 435,5

que com os 10 % de imposto attingiria a 479 rs. por arroba.

Já dissemos que talvez com a indemnisação de cem contos não conviesse ainda á Companhia Paulista contratar que uma empresa de transporte penetrasse naquella região de sua zona privilegiada.

Para favorecer porém o cálculo, addimitamos que se fazia essa indemnisação com 60 contos.

O acrescimo então do frete a cobrar no tramway seria de

60.000\$000 = 150 réis / 400.000

que com os 10% de imposto montaria a 165 rs. Assim o frete até Cordeiro viria a ser de 479 + 165 = 644 réis por arroba, o que correspondia a rs. 462 por legua.

Isto quanto a preço.

Vejamos agora questão da velocidade.

Nos trens expressos da Companhia Paulista a velocidade é de 45 kilometros por hora incluindo paradas.

No tramway não poderia exceder a 15 kilometros por hora.

O tempo de viagem dos expressos seria, por tanto, de 5 horas no tramway e de 22 minutos na linha principal. Somma 5 horas e 22 minutos de Belém a Cordeiro!

Eis portanto os inconvenientes desse tramway, se tiver elle a direcção de Belém ao Rio Claro —; elle trar fustes elevados e viagem demorada.

Vejamos agora um traçado que, partindo do Belém, se dirija ao Porto Ferreira.

Apezar da maior facilidade desse terreno, supponhamos as mesmas condições de estabelecimento e custeio.

Sendo a extensão de 18 kilometros o capital seria de 270 contos

os juros seriam Rs. 18:900\$000

despesas do custeio Rs. 18:000\$000

Somma custo e servico Rs. 36:900\$000

O frete seria portanto de

36.900\$000 / 400.000 = 92 rs. por arroba

entre Belém e Porto Ferreira.

Deste ponto a Cordeiro a distancia é de 88 1/2 kilometros e o frete é

88 1/2 x 3 rs. = 265.5 rs.

Somma \$ 57.5 rs. por arroba de Belém até Cordeiro, em vez de \$435.5 rs. ou \$585.5 rs. pelo Rio Claro.

Com os 10 % do imposto teremos \$393 rs. pelo Porto Ferreira em vez de \$479 rs. ou \$644 rs. pelo Rio Claro, apezar do maior percurso pelo Porto Ferreira.

Isto quanto a preço.

Vejamos tambem aqui a questão de velocidade.

O tempo de viagem dos expressos seria de 1 hora e 12 minutos no tramway e de 1 hora e 58 minutos na linha principal.

Somma 3 horas e 10 minutos—em vez de 5 horas e 22 minutos pela linha do Rio Claro.

Portanto o traçado, que partir do Porto Ferreira para o Belém, é o que permitirá frete mais barato e viagem mais rapida—isto sem contar ainda com as reduções de tarifas com fórma deferencial na linha do Cordeiro ao Porto Ferreira.

Em conclusão é este o traçado que mais convém ao municipio de Belém.

E não ha aqui interesses desencontrados.

Um traçado (o do Porto Ferreira) convém á Companhia Paulista e servirá melhor os interesses do Belém, e consequentemente os da empresa tramway.

O outro (o do Rio Claro) prejudicará enormemente á Companhia Paulista, e servirá menos convenientemente aos interesses do Belém e consequentemente os da empresa tramway.

Exposta assim a questão com toda a franqueza, a directoria acredita que os dois nomes que firmam aquelle pedido sobre que se reclama a vossa attenção, não podem apadrinhar uma empresa, que tendo a minguar consideravelmente os redditos da Companhia Paulista, servindo aliás mal ao municipio que pretendem beneficiar.

Cumpre antes de tudo clarear este ponto—qual a localidade em que o tramway entronca na linha Paulista?

Se é o Rio Claro, cumpre defender a todo transe os direitos da zona privilegiada e obstar pelos meios legaes a construcção do tramway.

Se é Porto Ferreira, cumpre favorecer essa empresa, facilitar-lhe os meios de realisação, fazer redução de tarifas, não devendo mesmo a companhia recluir ante a condição, ou necessidade, de fazer ella propria essa linha tramway.

E' este o resultado dos estudos e apreciações da directoria: vós julgareis como o dictar o vosso criterio e soberania, habilitando a directoria a dar resposta ao governo.

ESTRADA PARA ITATIBA

Em Março do corrente anno os srs. Augusto Fomm e Augusto Fomm Junior consultaram por officio a directoria acerca da indemnisação, que ella exigiria da empresa, que intenta construir um ramal que, partindo da cidade de Itatiba, vá entroncar na estrada de ferro da Companhia Inglesa, em Jundiaby, em vez de o fazer na linha Paulista, na estação de Louveira, como primitivamente era o plano.

Os pretendentes allégam que o entroncamento sobre a estação do Louveira como foi antes projectado segundo os estudos do engenheiro Fox, traz um augmento de percurso de 9 1/2 kilometros, e dahi deduzem a inconveniencia desse alvitte, calculando que o onus para os generos a transportar é de rs. 18:88\$000 annuaes.

Sem negar que o entroncamento em Jundiaby offerece percurso menor, devemos, entretanto ponderar que de um lado a distancia é conhecida (entroncamento na Louveira) e de outro lado está apenas alludida segundo o desenvolvimento da estrada de rodagem.

Mas o que se observa geralmente é que o traçado das linhas ferreas, principalmente nas de bitola estreita, excede em desenvolvimento o das estradas

de rodagem correspondentes: portanto é muito possível que o traçado directo do Itatiba á Jundiaby não reduza de 9 1/2 kilometros o percurso.

Admittindo, porém, que seja mais curto que o indirecto, não se segue que por isso possa offerecer frete mais barato.

As condições economicas e de velocidade dos ramaes são sempre inferiores as das linhas principais e dahi a conveniencia geralmente reconhecida de se entroncarem os ramaes nas estações mais proximas das linhas principais, com o que realisam-se as vantagens de menor capital de estabelecimento, menores despesas de custeio, concentração do movimento do trafego em relação á rede.

O menor percurso por si só não representa maior barateza de frete: e em muitos casos uma linha muito curta exige fretes mais altos que outra mais longa, salvo se o governo garantir os juros, carregando então com o onus, ou tambem se os capitães empregados não precisarem de ronda, o que é impossivel.

No caso vertente succede ainda que a empresa do ramal á Jundiaby tem de pagar uma indemnisação annual pelo uso da zona.

Se a Companhia Paulista tem de perder uma renda bruta de 27 contos e tanto annualmente, conforme calculam os pretendentes, a respectiva indemnisação não pôde ser sensivelmente menor, porque, pelo facto de se desviarem as cargas de sua linha, não ficam sensivelmente diminuidas as suas despesas.

Além disso, o traçado directo afflicta a companhia por outros pontos de alto interesse, mais do que aquelle que os pretendentes tiveram em conta; e assim elevar-se-ha ainda mais o valor da indemnisação.

Com o pagamento da indemnisação terá de sahir da renda do ramal, a conclusão será que o traçado directo acarretará para os generos a transportar maior onus que o imputado ao traçado indirecto.

Consultando agora immediatamente os interesses da Companhia Paulista, é visível que o desvio de generos, que hoje entram em suas estações de Vallinhos e Louveira, para virem entrar todos na linha inglesa em Jundiaby, causar-lhe-ha grave prejuizo, além dos gravissimos inconvenientes que se podem dar no futuro.

Pensa por isso a directoria que será medida de toda a prudencia e de alta conveniencia economico mandar construir um ramal de Itatiba á estação da Louveira, com bitola de 2 1/2 pés (0m,76).

Este alvitte assenta nas seguintes considerações além das já expostas.

Conforme uma ligeira apreciação do terreno, deverá elle comportar curvas até de 30 á 40 metros de raio e declividades até de 3 a 3 1/2 %/0, de modo a conseguir-se um leito barato.

Os trilhos deverão ser de aço, de 10 a 12 kilogrammas por metro corrente, e a linha absolutamente sem fechos.

A velocidade dos trens deverá ser de 15 a 20 kilometros por hora.

O servico de custeio o mais economico possivel.

Em taes condições, e em terreno mediano (nem muito facil, nem muito difficil) a linha poderá custar quinze contos por kilometro pouco mais ou menos; e como o ramal tem cerca de 20 kilometros com bifurcação em Louveira, seu custo poderá ser de 300 contos aproximadamente.

Os juros deste capital a 7 %/0 importam em 21 contos: e, calculando-se a despesa de custeio em 20 contos (um conto por kilometro) o custo da produção do servico seria de 41 contos annualmente.

Se o trafego orçar por 500 mil arrobos incluindo a importação, passageiros, etc., o frete por arroba seria de Itatiba até Louveira de

41:000\$000 / 500.000 = 82 rs.

o que corresponde a 4 rs. por kilometro ou 27 rs. por legua.

A companhia poderia porém estabelecer o frete usual de 20 rs. por legua, ficando seus interesses compensados pelo acrescimo de renda no tronco.

Este alvitte daria solução tambem á uma pretenção, que é a do sr. Francisco Antonio Pinto, que, como concessionario do privilegio para a construcção de linhas de bonds (tramway), em virtude da lei provincial n. 78 de 21 de Abril do corrente anno, requereu ao governo da provincia a celebração do respectivo contracto, mandando este por despacho de 16 do corrente mez ouvir a Companhia Paulista para que declare se quer ter a preferencia para o ramal de sua estrada de ferro á cidade de Itatiba.

Assim exposto este negocio, á vós compete resolver e habilitar a directoria para responder ao governo.

SUPRESSÃO DA TABELLA ADICIONAL DE 3 RS. POR KILO

Chamamos a vossa attenção para esta velha questão sempre palpitante e pendente, ultimamente renovada ainda perante a assembleia provincial legislativa.

Os pretensos protectores da lavoura sempre viram com máos olhos aquelle insignificante subsidio, que elles chamam pesada estorxada; e depois de baldadas tentativas para destruí-lo, feitas perante o governo da provincia foram levantar seus clamores no seio da assembleia legislativa provincial, e conseguiram uma lei—2 de n. 91 do corrente anno, que autoriza o presidente da provincia a empregar os meios e fórma que julgar mais conveniente para fazer cessar a cobrança de 3 rs. por kilo sobre as mercadorias que transitam pela estrada da Companhia Paulista.

Que despropósito juridico!...

Pois a assembleia legislativa provincial tem competencia para cassar os actos do poder executivo e nullificar-os?!

Pois os contractos feitos entre duas partes contractantes—Governo e Companhia de estrada de ferro—podem ser rescindidos por meio da publicação de leis?!

Que inconveniencia!...

Pois era uma illogicidade a creação do-a tabella adicional, e o presidente da provincia precisou de

lei expressa para despertar-o do sono criminoso, que o tornava culpado de aquelle delicto ?!

Pois o presidente da provincia tolerou, como os anteriores, a continuacão da tabella impugnada, e a assembléa amiga vem vibrar-lhe uma censura dizendo — cassae aquella concessão que é illegal — ?!

Pois o presidente da provincia precisa de lei expressa que venha dizer-lhe — é preciso cumprir as leis vigentes — ?!

Quanta iniquidade e desacerto !!

Neste ponto é preciso ter bem presente a série de acontecimentos.

Em 1877 a Companhia Paulista acabava de passar por uma profunda modificação.

Tendo antes tres ordens de interesses, que se ligavam ás tres estradas, que foi successivamente construindo — a de Jundiáhy, á Campinas — a de Campinas ao Rio-Claro e a do Cordeiro á Mogy-Guassú — operou a fusão desses interesses, e, para uniformidade no regimen das tres estradas, prescindiu da garantia de juros, de que gozava unicamente uma dellas — a de Jundiáhy á Campinas.

Nesse sentido celebrou contracto com o governo da provincia a 12 de Junho de 1877, e a provincia lucrou duas vantagens :

1.ª — A de ficar no futuro dispensada da garantia de juros.

2.ª — A de apressar o reembolso dos dinheiros, que no passado adiantou a Companhia por aquella garantia.

Mas tinha a Companhia compromisso tomado perante essa mesma provincia, á quem acabava de collocar em melhor posição, o qual era o de um novo beneficio para ella — a realisacão da estrada pelos municipios de Araras, Pirassununga até o rio Mogy-Guassú, e sentia falta de capitães, necessitando contrahir empréstimos.

Pediú ao governo da provincia que, para garantia desse empréstimo, e dos compromissos necessarios para a realisacão daquella estrada, lhe fosse concedido crear uma tabella addicional que cessaria logo que estivessem saldados esses compromissos.

O governo da provincia, pesando todas as circumstancias, que militavam em favor da Companhia, autorizou a tabella addicional.

A Companhia, descansando na fé que um governo sério-lhe deve inspirar, no criterio, que deve ser o padrão de seus actos, na estabilidade daquella concessão, que é um vinculo entre o governo e a Companhia, que é verdadeiramente um contracto, entrou em uma série de operações, contrahiu empréstimos, aceitou o concurso de terceiros, pois que a firma individual dos directores tornou-se fiadora dos compromissos da Companhia; — e por certo não faria ella tudo isto se lhe fosse licito suspender, ou recuar, que seu quadro de recursos pecuniarios podia ser alterado por acto dos poderes publicos.

Quantos interessados podiam ser apanhados no alcanço da surpresa, que esse acto armaria !!

A Companhia devedora não se envolveria por certo em actos que praticou, em compromissos que tomou; não introduzira terceiros em seus negocios, contando com aquelle recurso, que lhe garantia a lealdade do governo, que se allion para a realisacão de seus planos economicos, se elle podesse faltar.

O banqueiro credor, que forneceu seus capitães ante o quadro de recursos, que a Companhia lhe offereceu, autorizada pelo governo, terá justa razão de queixar-se ao vér, sem sua aquiescencia, o desaparecimento de um delles.

Negar, portanto, a administracão da provincia seu consentimento para a tabella addicional dos 3 réis por kilo, seria já um mal, que muito perniciosamente influiria sobre a vida e desenvolvimento da Companhia Paulista.

Cassar porém hoje essa autorisacão depois dos acontecimentos que ella operou, além de violencia ao direito, será crear para a Companhia uma situacão difficil, que affecta desastrosamente suas finanças e seu estado economico.

Em quem é a entidade contra quem se chama assim a má vontade dos poderes publicos, e contra quem se desperta o odio e o resentimento da lavoura sob o falso pretexto de que ella lhe faz extorsões pesadas ?!

É a Companhia á quem mais deve a provincia de S. Paulo porque é aquella que mais tem estendido a rede da viação ferrea pelos municipios de cultura fecunda, estimulando a lavoura e creando novos elementos de riqueza.

É a Companhia a quem se deve a iniciativa de commitments desta ordem na provincia, e que primeira deu exemplos do que pôde o espirito de associacão auxiliado pela coragem e perseverança no trabalho, abrindo horizontes novos e regiões desconhecidas, depois tambem trilhados por empresas irmãs.

É a Companhia que primeira libertou os lavradores dos imperfeitos, penosos e dispendiosos meios de conducção por animais, dando-lhes em troca largas economias e inapreciáveis commodidades.

É a Companhia, que primeira iniciou o systema de fazer estradas de ferro sem pesar sobre os cofres publicos, dispensando a garantia de juros, e contando só com seus recursos particulares, no que allás não tem sido imitada por muitas. Assim obrigou-se a fazer as estradas de Campinas ao Rio-Claro, do Cordeiro ao Mogy-Guassú, e finalmente concluiu por dispensar a garantia de juros que tinha para a estrada de Jundiáhy á Campinas.

É a Companhia, que se viu por assim dizer forçada pelo governo a fazer de bitola larga o prolongamento de Campinas ao Rio-Claro; e que agora contempla com pasmo as concessões favoráveis da bitola estreita para o prolongamento de Rio-Claro a S. Carlos, sem que aquelle onus a levasse a apresentar tarifas de transporte mais caras que as de estradas de bitola estreita.

É a Companhia cuja estrada se tem internado pelo centro da lavoura para servir-a, investindo em os terrenos difficéis, tendendo os morros sem ladeal-os, encurtando as distancias, porque procura as rectas e não faz constantes sinuosidades em beneficio da construcção com sacrificio do trafego.

É finalmente a Companhia que melhor se tem havido em suas relações economicas com a provincia, dispensando a de pagar juros desde que começou a ter trafego, — encutando logo o pagamento de sua divida, que já vae adiantado, e melhorando a condicão desse pagamento, pois antes só o excesso de 10 % na renda da estrada era a elle des-

tinado, e hoje, desde que a estrada rende 8 %, a provincia entra em partilha.

Tudo isto parece que qualifica bem a iniquidade e desacerto que se commetteu com a memoranda lei provincial n. 91 de 21 de Abril de 1880 !

Felizmente o presidente da provincia tem tido o criterio de deixar em paz essa lei nos arquivos da secretaria.

De Abril até hoje não tem havido acto algum por parte do admittido-trador da provincia que signifique o intento de dar-lhe execuçáo.

A directoria tinha já cogitado nos meios de dentro do terreno legal e do direito, oppór a mais firme resistencia se outro fosse o procedimento do governo; e pode-se ficar na certeza de que um direito adquirido pela Companhia Paulista e da importancia que este tem, havia de ser tenazmente defendido.

Esse era o dever do mandato que nos foi confiado e nós o cumpriríamos.

PESSOAL DA COMPANHIA

A directoria actual, ao deixar a administração, que lhe está confiada, julgou opportunu o momento de fazer constar neste relatório qual o pessoal da Companhia, que com relação aos que são pertencentes ao quadro de accionistas, quer com relação aos que são empregados della, designando a respeito destes quaes seus vencimentos e occupaões. Pede a justiça, e a directoria desvanecese de poder cumprir o tal grato dever, que aqui se declara que os chefes das varias repartições do serviço da Companhia, bem como todo o pessoal do scriptorio central, tem sempre desenvolvido o maior zelo, pericia e honestidade no desempenho de suas funcões.

Em tres annexos a este appendos achareis as competentes relações, a saber :

Annexo n. 10. — Administração da Companhia — Escripatorio central e Engenheiro.

Annexo n. 11. — Pessoal empregado na estrada.

Annexo n. 12. — Lista dos accionistas no dia 4 do corrente.

ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Terminadas as obras, que tinhamos em mãos, e que consistião no acabamento da estrada de Cordeiro a Mogy-Guassú : tomada a deliberação de não se fazer, ao menos por enquanto, mais estrada alguma; na forma da lei de 22 de Agosto de 1869 devia-se substituir um membro da directoria.

Abriu-se logo uma vaga pela retirada do sr. Visconde de Tres-Rios, hoje conde do mesmo titulo, que resignou o cargo por motivos de saúde.

Realisou-se em seguida outra vaga pela ausencia do sr. dr. Martinho da Silva Prado, que despediu-se retirando-se para a Europa.

Ao tratar-se de designar dia para a eleição de quem substituisse aquelles cavalheiros, declarou o sr. Barão do Souza Queiroz que tambem se exonerava do cargo de Director devendo a sua retirada ter lugar na época da eleição.

Restava, pois, da Directoria primitiva, eleita em 1868, apenas o Presidente della, o sr. dr. Falcão Filho, que tambem julgou opportunu o momento de despedir-se, empazando a sua retirada para a mesma época designada pelo seu companheiro da administração o sr. Barão do Souza Queiroz.

O 5.º Director, o sr. Commandador Fidelis N. Prates, que allás havia accedido o cargo para servir com o pessoal da administração que funcionava quando foi eleito, tambem apresentou então sua exoneração para a mesma época.

Tendes, pois, conforme os annuncios, que correm ha tres mezes, de proceder á eleição de cinco Directores que substituirão os actuaes.

Na forma dos estatutos foram chamados para preencher provisoriamente as vagas dos dous Directores que já se retiraram, os accionistas, que nas eleições anteriores obtiveram maior numero de votos.

Assim, pois, para substituir o sr. Conde de Tres-Rios foi chamado o sr. Coronel Antonio Proost Rodovalho, que aceitou o cargo e funciona desde Maio proximo passado.

Para substituir o sr. dr. Martinho Prado foi convidado em primeiro lugar o sr. Visconde de Indaiatuba, que, por incommodos de saúde, e outros impedimentos, não accitou o convite : e em segundo lugar, o sr. dr. Antonio Pinto do Rego Freitas, que funciona desde Maio proximo passado.

A velha Directoria retirando-se no fim de 12 annos de trabalho, que conta a maioria de seus membros, leva consigo a crença de que muitos foram sem duvida os seus erros administrativos; mas leva tambem a tranquillidade de sua consciencia porque grande foi o seu desejo de acertar.

Se mais não fez, foi porque, lembrai-vos ! á ella coube a difficil tarefa de rasgar as nuvens de horizontes desconhecidos.

Cega penetrou em regiões ainda não trilhadas em nossa vida industrial ; e aquillo que é hoje um conhecimento commun — uma noticia trivial — um facto que se reproduz todos os dias — uma pratica com que estamos familiarizados, e era em 1868, quando ensaiamos os primeiros e tubercantes passos da nossa existencia, — um problema difficilissimo — uma sciencia de hieroglyphos — uma peregrinacão pelo vacuo desconhecido — um mysterio cheio de escuridão e trevas.

Quem confiava então na iniciativa individual ? ! Quem acreditava que se podesse fazer uma estrada de ferro sem os subsídios de pessoal e numerario estrangeiros ?!

Quanta somma de trabalho e de estudo foi preciso para se estabelecerem as mais comessinas particularidades do serviço, que hoje parece tão facil e simples nos variados ramos de uma administração de estrada de ferro ?!

Tudo era uma novidade e um esforço.

Que differença de circumstancias entre o passado e o presente !

Reparae. A abertura de uma estação de estrada de ferro na provincia de S. Paulo já teve as proporções de um acontecimento, e o dia em que isso se realisava era um dia de festa para os povos das localidades visinhas. Hoje o facto é sedico e cahiu na cathedra das coisas triviaes, ou muito vistas; e por essa familiarisacão com aquelle facto, veio tambem a familiarisacão com a série de serviços, que andam a elle annexos.

Ha um simile, que reproduz perfeitamente o es-

tado de hontem e o estado de hoje... é o da somma de trabalhos que accumulou, da difficuldade, que venceu aquelle que apprendeu a ler.

Como corre-lhe facíl a vista pela escripta depois de conquistado o conhecimento !... Como lhe custou a distinguir e a juntar as letras do alfabedario !!

Pois bem ! invocamos essa razoavel desculpa para nossos erros.

Ainda assim áhi vos entregamos uma empreza, que começou mirando o limitado alvo de fazer quarenta e quatro kilometros de estrada de ferro entre Jundiáhy e Campinas, e que desde hoje suas locomoções, por cima de uma extensáo de 225 kilometros.

Áhi, vos restituimos um commitmentto, que começou assentando timidamente áhi, em Campinas o marco de suas aspiraões, e que depois apagou do artigo respectivo de seus estatutos aquella acanhada nomenclatura, pela qual era conhecido, para denominar-se chufo de fé e de vistas largas — A Companhia Paulista das estradas de ferro do Oeste da Provincia !

Áhi, vos legamos um estabelecimento industrial, que tem a seu serviço mais de quinhentos empregados, a maxima parte dos quaes dello recebe os meios de subsistencia !

Áhi, vos deixamos uma entidade commercial, cujos creditos estão bem reputados em Londres e no Brazil.

Áhi, pelas negociaões estabelecidas com capitalistas, com fabricantes e fornecedores inglezes, com um estabelecimento bancario da ordem do English Bank, e mais do que tudo pela cotacão vantajosa dos seus titulos de divida — os bonds do empréstimo.

Aqui pelo agio de suas acções — pela distribuicao de dividendos vantajosos — pela crença geral de sua importancia — pelo odio até dos caracteres pequeninos, que sempre agitam-se turbulentos e vivando de inveja em torno dos que prosperam e se engrandecem.

Escripatorio Central da Companhia Paulista em S. Paulo, 25 de Agosto de 1880.

DR. CLEMENTE FALCÃO DE SOUZA FILHO Presidente.

ANTONIO PROOST RODOVALHO.

ANTONIO PINTO DO REGO FREITAS.

FR. N. PRATES.

SECCAO LIVRE

Brotas

Foi nomeado para escriváo de orphãos e ausentes da nova villa dos Dous Corregos João Gil de Andrade Vasconcellos, nome desconhecido naquelle lugar, ontretanto que a nomeação esperada era a do Nhô Zé, ja pelas promessas dos mandões, ja pelos incontestaveis serviços da familia do mesmo Nhô Zé.

Pois eu não dizia que o barão prégava peça ! Esperemos as futuras eleições e vamos a ver se ainda vão abraçar o fidalgo dos pinhões.

NOTICIARIO

ACTOS DA PRESIDENCIA

Por actos de 26 do corrente : Foram nomeados : O cidadão José Narciso de Camargo Couto, para o lugar de ajudante do agente do correio de Ytd. O cidadão Francisco Antunes de Siqueira, para o cargo de 3.º suppleto do subdelegado de Guarahy.

Precisa-se de vendedores para este jornal.

PRESIDENTE DA PROVINCIA

Corre como certo que o sr. Laurindo de Brito deixa definitivamente a presidencia, passando-a amanhã ao sr. Conde de Tres Rios, 1.º vice-presidente.

O que é certo é que hontem a secretaria do governo esteve com grande actividade, tendo havido muitos despachos da presidencia para accommodação dos amigos.

O ADVOGADO Manoel Corrêa Dias, mudou seu escriptorio para a rua d' Palacio n. 10 (antiga das Casinhas), das 10 ás 3 horas da tarde.

COMPANHIA PAULISTA

Hoje, ás 11 horas da manhã, dá-se, no escriptorio da Companhia Paulista, a reunião da assembléa geral desta companhia, para a resentação das contas do semestre e eleição de nova directoria.

OS ADVOGADOS Lins de Vasconcellos e Rabello e Silva mudaram o seu escriptorio para a rua do Ouvidor n. 20.

FESTIVIDADE

Na capella do hospital da Sociedade Portuguesa de Beneficencia dá-se hoje, com a costumada solemnidade, a festa de S. Joaquin, orago do mesmo hospital.

Durante o dia o edificio achar-se-ha franco ás pessoas que o queiram visitar.

JANTAR

Realisa-se hoje em Taubaté um grande banquete politico offerecido pelo partido conservador daquella cidade aos nossos distinctos correligionarios dr. Joaquin Lopes Chaves, major F. Fernandes de Oliveira e Silva, e capitão J. Gomes Nogueira.

São signatarios do convite os srs. dr. Francisco de Paula Toledo, Barnabé F. A. Costa, e Francisco J. Monteiro.

Consta-nos que desta capital e das cidades do norte da provincia seguiram muitos convidados.

A redacção desta folha faz-se representar na manifestação que recebeu de seus tres illustres amigos de Taubaté.

Os advogados ALFREDO AUGUSTO DA ROCHA e EVARISTO CRUZ mudaram seu escriptorio para a rua da Imperatriz n. 2, primeiro andar.

FESTA DA PENHA

Comecam amanhã á tarde as novenas de Nossa Senhora da Penha na egreja da respectiva freguezia, cuja festa terá lugar no dia 8 de Setembro.

A estrada de ferro do norte, como de costume, proporciona trens de ida e volta aos devotos que queiram assistir aquellas solemnidades.

THEATRO S. JOSE

A companhia dramatica do sr. Simões representa hoje, pela 2.ª e ultima vez, o bellissimo drama de V. Sardou Os burguezes de Pontarcy, a pedido de muitas pessoas que não tiveram ainda occasião de apreciar-o.

O DICCIONARIO HISTORICO DO MAJOR MANOEL EUFRASIO

De uma correspondencia desta capital para o Monitor Sul Mineiro tiramos o seguinte trecho sobre aquelle importante trabalho :

«Áhi vae correr mundo o Diccionario geographico, historico, biographico, noticioso e estatistico da provincia de S. Paulo.

«É um trabalho ingente, possante, de largo folio, revelando, além de profunda e paciente pesquisa, aquella mascula energia da tempera de Bernardo Veiga.

«É seu auctor o fallecido paulista Manoel Eufrazio de Azevedo Marques : sua publicidade e impressáo creio ser devida ao pedido do Imperador que encarregou-a ao Instituto Historico. Sei por tradição respeitavel que este apreciavel trabalho não desmente o perseverante estudo e altos conhecimentos que tinha seu auctor, de sua bella provincia. Foi uma empreza esta em que gastou largos annos, e que após sua morte attesta o monumento que legou á patria e á familia.

«É um thesouro que vae enriquecer muitas bibliotecas, e indubitavelmente o padrão de gloria da intelligente e honrada familia Azevedo Marques, que por outros não somente titulos já é tão justamente considerada.»

Recebem se annuncijs e noticias até ás 8 horas da noite.

CAMPINAS

Refere o Diario, de hontem :

«Seguia hontem do Rio Claro com destino á capital, pelo trem que aqui passa ás 10 horas da manhã, o facinora que naquella cidade assassinou Francisco de Camargo Neves, porém para cá da estação de Santa Barbara o criminoso saltou repentinamente por uma das portinholas do wagon e pretendia evadir-se.

No mesmo momento as duas praças que o conduziám precipitaram-se tambem do carro no encalço do fugitivo.

O trem parou ao signal dado pelo chefe, voltou ao lugar onde o criminoso tinha saltado, mas depois de pequena demora continuou a marcha visto que não podia retardar a viagem.

As duas praças em companhia de alguns trabalhadores da conserva foram em perseguição do réu.

A policia desta cidade logo que teve conhecimento do ocorrido, mandou para a estação, afim de seguirem pelo trem de 1.50 sete praças, tres com destino á estação de Itabouças e quatro á Santa Barbara, que deveriam auxiliar as outras que ha viam ficado para effectuar a prisão.

A's 2 horas, porém, o sr. delegado de policia recebeu o seguinte telegramma :

«Expedido á 1.20.—Do delegado de policia do Rio Claro á delegacia de policia de Campinas.—Urgente.—Hoje daqui seguiu escottado por duas praças um réu condemnado á galés perpetuas; pulou do wagon com o fim de evadir-se : os soldados pularam tambem, um está muito machucado. Peço mandar hoje pelo trem duas ou tres praças em Santa Barbara para fazer o preso regressar á esta cidade: Rio Claro; 27 de Agosto de 1880.»

A' ultima hora nos communicam da policia que o criminoso foi preso e acha-se em Santa Barbara, devendo seguir hoje para a capital.

— Lê-se na Gazeta, da mesma data :

«OBITO.—Falleceu repentinamente hontem, ás 5 1/2 da manhã, a joven Evangelina, filha de Joaquin de Camargo Queiroz e alumna da escola do Asylo annexo á Santa Casa da Misericordia.

Contava apenas 14 annos de idade, mais ou meno.»

CORRIDAS DE AMADORES.—Consta-nos que, por occasião das corridas que estão annunciadas para o dia 12 do proximo mez de Setembro, alguns moços pertencentes a distinctas familias desta cidade, pretendem ler a effeito no hippodromo uma corrida de amadores, servindo elles mesmos de jockeys de seus animas.

É sem duvida motivo sufficiente para uma avultada concorrência de povo, caso conseguam realizar esse tentamen, porquanto impartia isso uma prova de enthusiasmo pelo agradável passatempo do hippodromo.

O peso será de 65 kilos, mais ou menos, segundo nos dizem.»

A unica casa de QUEIMA, é na antiga loja á rua Direita 3 em frente á loja de calçado.

EFEITOS DE UM RAI0

Em Bagé, na provincia do Rio Grande do Sul, na tarde de 4 do corrente, cahira uma foice electrica na casa da viuva Clara Bospide, matando-lhe um filho, João Emilio Bospide, de 21 annos de idade, e uma filha D. Anna Genuina, de 17 annos.

Na occasião de desastre achava-se a familia toda reunida em um quarto. A excepção de D. Clara, que quasi sem sentidos conseguiu abrir as janellas e bradar por soccorro, todos os que alli se achavam ficaram abalados pela explosão do raio. Diversos cavalheiros sabendo das circumstancias precarias em que aquella viuva se achava, promoveram uma subscrição, cuja somma já se elevava a 650\$000.

ERRATA

No folhetim antes de hontem publicado nesta folha sahiu, em vez de uma palavra, outra que dá lugar a um erro de concordancia. Como nos houvesse escapado na correção das provas, pedimos ao leitor nos queira desculpar, lendo—ides, em lugar de—vaes. Quanto aos demais erros, são secundarios, ficando ao criterio e bom senso de cada um relevar.

DR. JOAQUIM PEDRO, medico, operador e parteiro, rua de S. Bento n. 83.

Caixa Economica e Monte de Soccorro.—O movimento do dia 28 de Agosto, foi o seguinte:

Caixa Economica

14 Entradas de depositos..... 630\$000
7 Retiradas de ditos..... 510\$479

Monte de Soccorro

4 emprestimos sobre penhores..... 235\$000
1 resgate de penhores..... 123\$000

MALAS EXPEDIDAS HOJE

Recebem-se no correio até 7 horas da manhã jornaes e impressos e até ás 8, cartas ordinarias para Campinas, Mogy-mirim, Amparo, Araras, Itú, Jundiahy, Jundiaby, Rio-Claro, Piracicaba, Limeira, Capivary, Itatiba, Pirassununga, Mogy-guaçu, Casa Branca, Porto do Ferreira, Salto de Itú, Resstaca, Rocinha, Belem, Estação de Jaguary,

Até ás 11 horas registrados e até ás 12, cartas e impressos para S. Vicente e Santos.

Até 4 horas da tarde registrados e até 6 cartas e impressos para Mogy das Cruzes, Guararema, Jacarehy, S. José, Caçapava, Taubaté, Pindamonhangaba, Roseira, Aparecida, Guaratinguetá, Lorena, Bananal, Barceiros, Silveiras, Aréas, Pinheiros, Queluz, Barra Mansa, Rezende, Cruzeiro, Sapé, Formoso, Capitão-Mór, Cachoeira, Córte, Tres Barras, Buquira, Santos, Campinas, Jundiaby, S. Roque, Sorocaba e Ipanema.

OBITUARIO

Sepultaram-se no cemiterio municipal os seguintes cadaveres.

Dia 26: Angelo, 40 annos; paralytia geral dos alienados.

Dia 27: Pulcheria, 80 annos; leção cardiaca. Amelia, 8 mezes, filha de Maria Ignacia de Siqueira; catharro suffocante.

Marcolino Pereira, 38 annos; encephalite aguda. Alcibiades, 2 mezes, filho de Eduardo da Silva; athrepsia.

CORREIO DA CORTE

A 27, no senado. o sr. Junqueira enviou á mesa uma representação dos professores da faculdade de medicina da córte, pedindo ao poder legislativo providencias para melhorar-se o ensino naquella faculdade.

Foi ás commissões de instrucção publica e de orçamento.

Foi approved em 2.ª discussão o orçamento do ministerio de estrangeiros.

Entrou em 2.ª discussão o orçamento do ministerio da justiça. Orou o sr. Correia. A discussão ficou adiada.

Na camara dos deputados não houve sessão.

Por decreto de 27 do corrente foram promovidos varios officiaes do exercito, entre os quaes encontramos os seguintes paulistas:

A capitão do corpo de engenheiros o tenente do estado-maior Elias Marcondes Homem de Mello.

A capitães de artilharia os primeiros tenentes Innocencio Benedicto Ferraz de Oliveira, e Carlos Augusto Brasilico de Carvalho.

A tenente-coronel o tenente-coronel graduado Francisco Xavier de Godoy.

Lê-se no Jornal do Commercio:

« APREHENSÃO DE CONTRABANDO—O vigia da alfandega Bernardo Lopes Fe reira apprehendeu hontem, ás 3 1/2 horas da tarde, no cães Pharoux, um grande sacco contendo diversos pacotes com chales de toukin, varias peças de seda de côres para vestidos, leques de sandalo e outros objectos. O carregador do sacco declarou que o fóra buscar

a Nitheroy, onde o vira desembarcar de um esca-ler.

TELEGRAMMA

Da Gazeta de Noticias:

«S. FRANCISCO DA CALIFORNIA, 25 de Agosto—Durante a travessia adueceram, a bordo da corveta Vital de Oliveira, quarenta marinheiros, dos quaes morreram dez.

Ha ainda vinte tres doentes de beriberi que tornam necessaria alguma demora no porto, porque a guarnição assim desfalcada é insufficiente para o serviço.

A officialidade está toda boa.»

COMMERCIO

MERCADO DE S. PAULO

TABELLA dos preços porque foram vendidos os generos entrados hontem na respectiva praça.

Table with columns: GENEROS, PREÇOS. Lists items like Café, Toucinho, Arroz, Batatinha, etc. with prices.

ANNUNCIOS

Atenção

Loteria da Provincia

Previne-se a todos os srs. que têm numeros certos de encomenda, que os procurem até dois dias antes da extracção, ao contrario será vendida a encomenda. 6-1

S. Paulo 27 de Agosto de 1880.—O thesou-reiro, Bento José Alves Pereira.

Loteria da Provincia

No dia 30 do corrente no lugar e horas do costume será extrahida a terceira quarta parte da loteria n. 27 em beneficio das Matrizes de Tatuhy e das Araras.

S. Paulo 27 de Agosto de 1880.—O thesou-reiro, Bento José Alves Pereira.

ALUGA-SE a casa n. 6 da rua do Gazome-tro, com bens commodos para familia, jardim na frente, poço, e quintal. Trata-se no escrip-torio deste jornal. 3-1

Club de Corridas

Está marcado o dia 1.º de Setembro para abertura das propostas para inscripção de animaes para as corridas do dia 15.

As propostas deverão ser apresentadas até ao meio dia no salão do JOCKEY-CLUB, rua da Imperatriz n. 50, sobrado.

— Além das corridas annunciadas, a directo-ria resolveu fazer mais uma para animaes de qualquer paiz, na distancia de 1.609 metros, com o premio de 800\$000.

O secretario, F. A. de Sousa Queiroz. 2-1

Condução de malas

O administrador do correio, aceita até o dia 15 de Setembro proximo, propostas para o contracto de condução de malas entre a agencia do Rio-Claro e a respectiva estação da estrada de ferro.

Administração do correio de S. Paulo, 26 de Agosto de 1880.—O administrador, José Francisco Soares. 3-3

Carro e escravo

Vende-se uma victoria em muito bom estado com arrieos, para um só ou dois animaes; e compra-se um escravo de meia idade, sadio e sem vicio, para todo o trabalho.

Para tratar á rua Direita n. 7, armazem de ferragem. 10-2

Gonorrhéas

Não ha remedio tão prompto e poderoso como a Essencia Divina de C. Lincoln & C., Cura radicalmente em 4 dias sem auxilio das decanta-das injeccões cubebas e copaybas sempre in-commodas e quasi sempre nocivas a saude. Vende-se a 2\$000 o frasco a rua de S. Bento n. 37 casa de Jules Martin. 30-23

Mudança de cartorio

O 1.º cartorio de orphãos do escrivão Manoel Joaquim de Toledo acha-se mudado para a rua da Flores n. 26.

S. Paulo, 26 de Agosto de 1880.

O escrivão, Manoel Joaquim de Toledo. 3-4

LEILÃO MISCELANEA

Miudezas,

ouro, prata fina, lindos brilhantes, pedras finas, etc., etc.

ROBERTO TAVARES

PARA

Quarta-feira, 1 de Setembro

AS 10 1/2 HORAS

Por conta e ordem de quem pertencer e ao correr do martello

UMA GRANDE QUEIMA DE

JOIAS!!

Cordões, correntes, relógios para homens e senhoras, chateleines modernos, bandejas lavradas, castiças de prata macissa representando as 4 estações, aneis com perola, ditos com rubins, esmeraldas, etc., bonitas abotoas duras, guarnições, trancelins, medalhas e outros artigos de gosto e luxo.

Peças em bri hantes

Riquissimos aneis com solitarios de 1, 2, 3 e mais quilates, pulseiras cravejadas de bri lhantes, botões com ditos para peito, punhos e collarinhos, passadores com brilhantes para gravatas, broches, flores para cabellos, etc.

A VENDA

é para pagamento do possuidor deste penhor mercantil.

NÃO TEM RESERVAS

Ouro e brilhantes garantidos

O CATALOGO

será publicado no dia para melhor informação.

Quarta-feira, 1 de Setembro

A'S 10 1/2 HORAS

N. 77—RUA DE S. BENTO—N. 77

E. Saignes

tem a honra de prevenir ao honrado publico desta capital, que venden a sua casa de tinturaria ao sr. Pascual Varonne; e tendo o abaixo assignado, de retirar se breve desta cidade pede ás pessoas que tiverem reclamação a fazer, a bondade de as dirigirem ao annunciante no prazo de oito dias, contados da presente data.

O abaixo assignado recommenda aos seus freguezes o novo proprietario da tinturaria, que foi seu empregado durante cinco annos na mesma officina Tinturaria Parisiense, em a rua Vinte e Cinco de Março n. 93, e que está apto a desempenhar os seus deveres

O annunciante ao retirar-se da provincia de S. Paulo, não pôde deixar de agradecer a todos os seus freguezes desta capital, Santos, Mogy das Cruzes, Jararehy, Taubaté, Pindamonhangaba, Guaratinguetá, Lorena, Bananal e Rezende, que sempre depositaram no abaixo assignado toda a confiança.

S. Paulo, 28 de Agosto de 1880. 8-2 E. Saignes.

Club dos Girondinos

AULA DE DANÇA

Por ordem do sr. presidente, faço sciente a todos os srs. socios que no proximo domingo 8 do corrente, começará a funcionar, sob a direcção de um professor habil, a aula de dança, a qual terá lugar nos domingos das 6 1/2 ás 8 e as terças e sextas-feiras, das 9 1/2 ás 11 horas da noite.

Participo mais que brevemente se inauguram 2 bilhares modernos. Secretaria do Club dos Girondinos, 6 de Agosto de 1880.

O 1º secretario, J. Siqueira da Silva. (dom quarts.eab.) 10-0

Pilulas de constipação Do Dr. Betoldi

Vende-se em caixinhas e em vidros grandes e pequenos aos preços de 1\$000, 2\$000 e em maior porção á vontade do comprador. Loja do Pombo, rua da Imperatriz n. 1.B. 100-6

REGENERADOR DO DR. EBOLI

PREMIADO

com medalha de ouro

NAPOLES—1875

Cura radicalmente a syphilis, escorbuto, es-crophulas e chlorose. 40-7

A VENDA EM TODAS AS PHARMACIAS

Aluga-se

o segundo andar e os fundos do primeiro, do sobrado n. 2 da rua da Imperatriz. Trata-se na mesma. 3-3

Medalha

Existe no escriptorio desta typographia um alfazete de peito com retrato; quem for seu dono pôde procural-o, que dando os signaes, e pagando este annuncio lhe será entregue. 3-2

Aluga-se

uma sala e alcova com entrada independente, na rua da Constituição casa n. 3, D. 3-3.

THEATRO S. JOSÉ

EMPRESA E DIRECCÃO DO ACTOR

SIMÕES

HOJE HOJE

Domingo, 29

AFEDIDO GERAL

Com a 2ª e ultima representação do afamado drama, que tanto successo tem causado na Europa, e ultimamente na Córte, sendo considerada a primeira produção de VICTORIEN SARDOU

OS BURGUEZES

DE

PONTARCY

(11ª recita e 4ª extraordinaria)

em que tomam parte

OS NOTAVEIS ARTISTAS

CELESTINA DE PALADINI

»

EDUARDO BRAZÃO

Principiará ás 8 horas.

Preços os do costume.

Quarta-feira, 1 de Setembro

BENEFICIO DO NOTAVEL ARTISTA

E. BRAZÃO

Com a primeira representação do excellente drama, expressamente escripto para o beneficiado

OS ENGETADOS

Os camarotes de 1ª e 2ª ordem devem ser procurados em casa do sr. H. L. Lévy, e as cadeiras na bilheteria do theatro.

AVISO IMPORTANTE

Todas as pessoas que encomendarem camarotes em casa do sr. Lévy e não vierem buscar até ao MEIO DIA do dia do espectáculo, serão immediatamente vendidos depois dessa hora.

A EMPRESA.

Typ. do Correio Paulistano.