RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA ITUANA

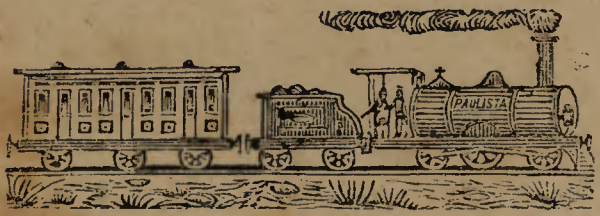
APRESENTADO

NA

SESSAÕ DE ASSEMBLÉA GERAL

DE

5 DE SETEMBRO DE 1880



S. PAULO
TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»
27—RUA DA IMPERATRIZ—27
1880

Senhores Accionistas.

Pela terceira vez a Directoria tem a honra de apresentar-vos os Balanços das contas da Companhia, e o prazer de informar o estado de seus negocios, sem registrar acontecimentos desagradaveis, tanto em relação ao trafego, como da economia interna.

Quanto ao trafego verifica-se pelos annexos ao presente relatorio, referentes ao semestre do 1.º de Janeiro a 30 de Junho do corrente anno, o seguinte :

Movimento de passageiros

No tronco. . .	1.ª	classe	5.205
	2.ª	»	11.063
No ramal. . .	1.ª	»	3.197
	2.ª	»	8 297
		Total.	27.762

Comparado com o semestre correspondente de 1879 houve o accrescimo de 2.148 passageiros no tronco, e de 3.174 no ramal, havendo por isso progressão de augmento, devido a reducção do preço da tabella de segunda classe de passageiros, visto que, comparado o semestre antecedente, Julho a Dezembro, com o correspondente de 1878, já tinha havido o accrescimo de 1.361 no tronco e de 1.595 no ramal.

A renda que este trafego produziu no ramal já é muito superior a que houve nos dous semestres do anno passado. E se no tronco, apezar do accrescimo de passageiros, houve diminuição no rendimento, é isso devido á circumstancia de ser no tronco que sempre houve o maior trafego de passageiros ; e mudando de classe pela reducção do preço da segunda classe, grande numero daquelles que antes viajavam na primeira classe, o accrescimo que a reducção occasiona, não póde ser tão rapido como no ramal, em que não houve mudança de classe, e sim augmento de viajantes, que já preferiam a

locomoção animal. Mas é fóra de duvida, que o accrescimo progressivo no tronco, dará logo o mesmo resultado, justificando a conveniencia da reducção feita na tarifa de segunda classe de passageiros.

Movimento de mercadorias

No tronco transitaram 6.150 toneladas e 485 kilogrammas.

Receita geral . . .	110:593$590
Despeza	108:205$990
Saldo. .	2:387$600

Comparado com os dois semestres do anno passado ha diminuição do trafego de mercadorias, e consequentemente da renda.

E' isto devido a diminuição da exportação de café, porque a safra foi menor, e da importação de assucar de fóra, por ter sido maior a producção deste genero na zona do tronco; além de que ha sempre diminuição de trafego no primeiro semestre de todos os annos. Comtudo é de crêr que tenha havido desvio de cargas destinadas a cidade do Tieté, e que a importação de generos de fóra para esta cidade tenha diminuido.

No ramal transitaram 4.231 toneladas e 647 kilos.

Receita geral. .	Rs.	87:396$330
Despeza.	Rs.	82:300$860
Saldo. .	Rs.	5:095$470

Comparado com o semestre antecedente houve diminuição, pela razão já mencionada de ser de maior trafego os segundos semestres de todos os annos.

Comparado, porém, com o semestre correspondente de Janeiro a Junho do anno passado, houve augmento, não obstante a pequenhez da safra de café.

Observa-se mais, que o augmento de trafego e rendimento começado no semestre findo em 31 de Dezembro de 1877 marcha sempre em escalla ascendente, com excepção do semestre de Janeiro a Junho de 1879, em que houve interrupção do transito por causa dos grandes estragos occasionados pelas chuvas.

Assim vê-se que no semestre de Janeiro a Junho de 1878 houve augmento comparando-se com os dois semestres de 1877 ; e no de Julho a Dezembro do mesmo anno de 1878 houve accrescimo comparado com o primeiro do mesmo anno, e com o ultimo do anno antecedente. Que no segundo semestre de 1879, apenas reparada a estrada, houve augmento comparado com o correspondente do anno antecedente.

Movimento de acções

No tronco	por venda . . .	323
	por successão. .	120
No ramal	por venda . . .	67
	por successão. .	55
	Total.	565

Emissão de acções

Não houve emissão de acções no semestre. Restam para emittir-se 2.654.

Dividendo

O annexo N.° 1 é a demonstração do dividendo correspondente ao semestre de nossas contas, Janeiro a Junho do corrente anno.

Pelo mesmo vê-se que foi recebido do Thesouro Provincial a quantia de 69:129$884 rs., que reunida ao saldo do trafego 2:387$600 rs., e as fracções indiviziveis do semestre antecedente 31$699 rs. faz a quantia de 71:549$183 rs , da qual foi deduzida, segundo vossa deliberação, e applicado ao pagamento da divida do ramal

04

a quantia de 19.574$460 rs., correspondente a 2 %, e o restante dá o dividendo de 4$100 rs. por acção não privilegiada, e 5$720 rs. para as acções da Santa Casa de Misericordia, e Hospital de Lazaros desta cidade, segundo vossa deliberação.

Pertence vos resolver sobre o pagamento daquelle dividendo que é o 19.°

Debito da Companhia

Com a quota deduzida do dividendo, e saldo da receita do ramal pagaram-se todos os premios, e uma fracção do capital do debito, que ficou reduzido a réis 655:056$647 até 27 do m z proximo findo.

Ainda foi consideravel a despeza com as reparações da linha do ramal, como vêreis nos annexos, e por isso não poude ser amortisada a divida em maior escala.

Notareis, porém, que no semestre antecedente era de 678:558$035 rs afóra os juros decorridos no semestre de nossas contas.

Com a cessação das despezas extraordinarias na linha do ramal, espera-se no corrente semestre um saldo animador, para ser applicado em conta da amortisação do capital do debito

Contabilidade

Está em dia.

A commissão do Governo em seu parecer de 24 de Julho do corrente anno disse, que no exame das contas do semestre procedeu a circumstanciada verificação dos documentos, não encontrando verba alguma, que devesse ser excluida da despeza, ou incluida na receita da estrada, e que a escripturação da Companhia continúa a ser feita com aceio, e pelo systema anterior.

Via permanente e Trem rodante

Pelo relatorio do Inspector Geral, annexo N.° 2, vereis que continuaram as obras de reparações, reconstrucção e melhoramento da linha, que acha-se em bom estado, sendo sem importancia os accidentes que houveram.

Tambem vêreis que o trem rodante, machinas, carros e wagões têm sido melhorado e augmentado. Fez-se a encommenda de mais d z wagões para lastro e cargas, bem como das peças necessarias para transformação de mais duas das machinas antigas e ficarem de bogies, e então ficará a Companhia com dez machinas ; isto é, com todas as que possue aptas para o trabalho, e removidos os inconvenientes que apresentavam as antigas, que não podiam funccionar sem accidente e estragos das linhas.

Officina

Nossa officina continúa a prestar muito bons serviços, achando-se em perfeito estado todas as machinas que possue, com excepção do vapor que trabalha ha muitos annos, e cuja caldeira ameaça explosão, motivo que obrigou a Directoria fazer acquisição, em condições muito favoraveis, de outro de força de vinte cavallos, da fabrica muito acreditada de Clayton & Shulltewort. Tambem resolveu a acquisição de um Carpinteiro Universal, que é de grande vantagem e permittirá reduzir o pessoal da carpintaria.

Escriptorio Central e outras Repartições

No Escriptorio Central nenhuma alteração houve. Nas outras Repartições, que funccionam regularmente, houveram substituições de alguns empregados, e constam do relatorio do Inspector Geral.

RAMAL

Pelc relatorio mencionado vêreis, que acha-se em muito bom estado a via permanente.

Tambem conhecereis as obras que foram realisadas, os accidentes sem importancia que houveram e não influiram sobre a regularidade do trafego, e finalmente que dous edificios necessitam ser reparados.

Não obstante, conta-se no corrente semestre um bom saldo, realisando as previsões dos relatorios antecedentes, porque cessaram as grandes despezas extraordinarias.

Infelizmente paira sobre nossa empreza a nuvem negra, que ameaça asphixial-a ha muito tempo, e que não tem sido possivel desviar, não obstante os esforços que a Directoria tem feito, que em parte já vos informou noe relatorios de 12 de Outubro do anno passado, e 28 de Março do corrente anno a respeito do

PROLONGAMENTO

Segundo a deliberação que tomastes em vossa antecedente reunião, a Directoria deu-se pressa em dirigir á Assembléa Legislativa Provincial, que estava reunida, uma representação contra a concessão de novos privilegios ás Companhias Paulista e Sorocabana, e contra o

que pretendiam o Visconde do Rio Claro, e Barão do Pinhal, na parte em que pudesse offender nossos direitos, expoz a necessidade de serem previamente determinadas e demarcadas as respectivas zonas, para o desenvolvimento das linhas existentes, procurando seus naturaes objectivos, e mostrando a grande injustiça que faziam á nossa Companhia, impossibilitando o prolongamento natural e necessario da estrada, pela zona em que se acham as povoações Dous Corregos, Jahú e Brotas; direito que foi reconhecido pelo Governo Geral, recommendando ao Presidente da Provincia, que não fosse offendido ; e fazendo outras considerações que melhor vêreis pelo annexo N ° 9.

Concluia a representação, pedindo a concessão do necessario privilegio para o prolongamento da linha de Piracicaba á Dous Corregos, e Jahú passando por Itaquery e Brotas, nada impedindo o traçado da Companhia Paulista, porque as estradas podiam correr paralellamente, e mesmo cruzarem se, salvo o direito de cobrar fretes dentro das zonas privilegiadas.

Esta representação parece que nem foi mencionada no expediente da assembléa que publicavam, e nenhum differimento teve, assim como não tiveram, uma remettida pelo Governo, e mais outra feita directamente a mesma Assembléa sobre os ramaes.

Mas não era de esperar, que ainda houvesse a iniqua pretenção de ferir no coração nossa Companhia, pelas concessões de privilegios para navegação do rio Piracicaba até á ponte da Companhia Paulista, e de linhas de Bonds da Cidade ao rio, e ainda outra linha da mesma Cidade á Estação de Santa Barbara da Companhia

Paulista, sequestrando-se para esta Companhia, senão toda, pelo menos e com toda a certeza, a maior e mais valiosa parte do trafego de cargas e passageiros da Cidade e Municipio de Piracicaba.

A Directoria, dolorosamente impressionada com este golpe rude, e apenas viu publicadas as Resoluções, representou ao Exmo. Presidente da Provincia, expondo o grande prejuizo que a Provincia soffreria, embora nenhuma consideração merecessem os interesses dos accionistas, porque a nossa empreza ficaria completamente arruinada, e pedindo que sobrestasse a execução daquellas Resoluções até nova reunião da Assembléa Provincial, a quem seria dirigida a necessaria representação pedindo a revogação.

O Exmo. Presidente da Provincia, que sempre nutriu boas intenções sobre nossa Companhia, como attesta o relatorio que apresentou a Assembléa Provincial, acolheu benignamente nossa reclamação, e declarou que nenhum contracto autorisaria em virtude das menciona das Resoluções na fórma pedida.

Mas. . . . ahi está pendente sobre nossas cabeças a espada de Damocles, visto que o interesse individual ou privado sobrepuja e predomina.

Todos temos presenciado a luta travada entre a Companhia Paulista e os Snrs. Barão do Pinhal e Visconde do Rio Claro, e as peripecias dos contractos com os mesmos, para construcção da estrada de ferro de S. João do Rio Claro a S. Carlos do Pinhal, realisados, ora com o Governo Provincial, e ora com o Geral.

Não tinham publicado a integra de taes contractos, e sómente appareceram noticias vagas nos jornaes, e

pelo que estava a Directoria persuadida, que não continham autorisações para ramaes as povoações Dous Corregos, Jahú e Brotas.

Sendo declarado sem effeito o segundo contracto com o Governo Geral, appareceu o edital da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura e Obras Publicas de 28 de Julho do corrente anno, pondo em concurso a construcção de uma estrada de ferro entre S. João do Rio Claro e S. Carlos do Pinhal podendo ser prolongada até a Villa de Araraquara, e construir ramaes para Brotas, Dous Corregos e Jahú; precisamente o contrario do que estava nas vistas do Governo Geral, expressamente declarado no Aviso de 8 de Maio do anno passado, dirigido ao Presidente desta Provincia!

A Directoria embora desanimada, pela desattenção de suas representações, dirigiu ao Governo Imperial, energica, porém muito respeitosa reclamação da primeira condição do mencionado edital, historiando a vida de nossa Companhia, que foi a segunda empreza levantada na Provincia pela iniciativa particular, a primeira que construiu estrada de ferro de bitola estreita, e a unica que levantou na Cidade em que tem sua séde todo o capital primitivo, e por isso tudo digna de melhor sorte.

Expendeu-se diversas outras considerações que melhor vêreis no respectivo annexo, e concluiu-se pedindo que seja eliminado de qualquer contracto com outra empreza, a faculdade de levar ramaes ás sobreditas povoações, sem a condição de virem entroncar em nossa linha, ficando em todo o caso resalvado o nosso direito, para prolongarmos a estrada de Piracicaba pela mencio-

nada zona, segundo a intenção do Governo Imperial, manifestada no citado Aviso de 8 de Maio.

Esta representação foi levada ao seu destino no dia 21 do mez proximo findo, e antes que expirasse o prazo do edital.

A Directoria ainda nutre a esperança de que sejam melhor encaminhados os negocios das Companhias que se acham em conflicto, libertando se o Governo da pressão exercida pelos interesses individuaes, sob a qual foram exped dos aquelles actos, porque, infelizmente, sabemos todos, quanto é poderosa aquella influencia em nosso Paiz, terrivel promontorio em que esbarram, e frequentemente naufragam os governos de todos os partidos ; e o que é não menos lamentavel, estragando caracteres de elevado merecimento ; e por mais que sejam nobres, e boas, as intenções com que entram pelo poder.

E na previsão de que seja illudida a espectativa da Directoria, pede que a habiliteis com amplos poderes para defender perante os Tribunaes, se a tanto fôr obrigada, os sagrados direitos da Companhia, porque em nossas instituições não ha poder que possa annullar e modificar contractos realisados em virtudes de Leis em pleno vigor, sem que hajam condições que autorisem, ou preceda accordo com os interessados.

A Directoria limita-se neste lugar ás observações que ficaram consignadas, chamando vossa attenção para as representações que encontrareis entre os annexos, e mostram que procurou cumprir seus deveres com solicitude e respeitosa energia.

Desejava ainda congratular-se comvosco, por acharse a testa da Companhia de Navegação Fluvial o muito digno Sr. Dr. Estevam Ribeiro de Souza Rezende, cujo

patriotismo é geralmente conhecido, bem como a solicitude com que trata de todos os negocios de que se incumbe, e que, sem duvida, garante auspicioso futuro para aquella empreza, tão desprotegida, talvez por ser poderoso auxiliar de nossa Companhia, motivo porque a Directoria, a furto deixa aqui apenas consignada esta noticia, occultando toda a sua satisfação.

Se mais esclarecimentos necessitares serão promptamente fornecidos.

Escriptorio Central da CompanhiaItuana em 5 de Setembro de 1880.

Luiz Antonio de Anhaia,--Presidente.
Bento Dias de Almeida Prado.
Luiz Augusto da Fonseca.
José Fernando de Almeida Barros Junior.
(*)

(*) Não assignou o Director Commendador Antonio Aguiar de Barros, por achar-se ausente.

ANNEXO N.º 1

Demonstração do Dividendo

Demonstração do 19.º dividendo da Companhia Ituana

TRONCO

RELATIVO AO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1880

Quantia destinada ao pagamento do dividendo supra, sendo:		
Por 12.083 acções a razão de 4$100	. . .	49:540$300
Por 407 ditas privilegiadas a 5$720	. . .	2:328$040
Transferencia para o ramal, com applicação ao pagamento dos juros do emprestimo — 12.083 acções a 1$620 .	. . .	19:574$460
Fracções indiviziveis que passam para o 20.º dividendo.	. . .	106$383
		71:549$183
Recebido do Thesouro Provincial para complemento do dividendo	69:129$884	
Saldo do trafego no semestre.	2:387$000	
Fracções do semestre anterior	31$699	
	71:549$183	

Escriptorio Central da Companhia Ituana em Itú 27 de Agosto de 1880.

ANTONIO DE SOUZA GOMES CARNEIRO,

Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 2

Relatorio da Inspectoria Geral

Illmo. Snr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o relatorio dos trabalhos executados, trafego havido, e o estado das obras desta Estrada de Ferro, durante o periodo de 17 de Março do corrente anno até a presente data.

TRONCO

Repartição da Engenharia

VIA PERMANENTE

Acha-se a via permanente em bom estado. Empregou-se neste semestre 4.323 dormentes. Reduziu-se de

dez para nove o numero das turmas de conserva. Tem trabalhado constantemente um trem com uma turma de lastro.

Resolveu-se fazer nas officinas as agulhas e corações para desvios, empregando para isto os trilhos de aço

Sendo poucos os desvios em Itaicy para as manobras, construiu-se mais um desvio grande com sahida para a casa de carros, em construcção.

OBRAS DE ARTE

Construiu-se no kilometro 19—quatro pontilhões abertos, de 1.5 de vão cada um, e no kilometro 52 mais um de igual vão.

Transformou-se o boeiro do kilometro 55, de singelo em boeiro duplo. Encommendou-se superstructura de ferro para o pontilhão do kilometro 57 (Saltinho).

ESTAÇÕES E EDIFICIOS

Concluiu-se plataformas para o embarque de pedras lages.

Construiu-se plataformas para carvão em Itaicy, sendo as paredes de alvenaria de pedra e cal, e o soalho de pedras lages.

Fez-se ainda em Itaicy um buraco para o exame das machinas, e acha se em construcção na mesma estação um accrescimo para commodo dos passageiros, e uma casa de carros.

Repartição da Tracção

LOCOMOTIVAS

Acham-se em bom estado de serviço as locomotivas Ns. 1, 4, 5, 7, 8 e 10. A n.° 7 foi radicalmente reparada, e a n.° 9 acha-se soffrendo igual reparo, devendo sahir das officinas por todo mez de Setembro, quando terá de entrar a n.° 6.

Encommendou se os pertences necessarios para a conversão das de ns. 2 e 3 para locomotivas de bogie.

OFFICINAS

Todas as machinas das officinas estão em perfeito estado, salvo a machina fixa

Para substituir esta, espera se em poucos dias chegará em Santos, uma machina fixa da força de vinte cavallos da fabrica de Clayton & Shuttleworth, que a Companhia tratou debaixo de circumstancias especiaes com o Snr. A. D. Sterry por conta da casa dos Snrs. R. & S. H. Samuel, e pelo preço de £ 450 posta em Jundiahy.

Encommendou-se um carpinteiro universal (General Joiner).

As modificações principaes no pessoal, são, retirada do latoeiro e a entrada de um novo caldeireiro.

Repartição de Carros e Wagões

CARROS

Acha-se concluida a reconstrucção do carro mixto americano n.º 7, devendo começar a reconstrucção do outro carro mixto americano, quando chegar o carpinteiro universal.

WAGÕES

Acham-se em bom estado os wagões Encommendou se nos Estados Unidos dez wagões de boggie para lastro, e espera-se que breve chegarão.

Repartição do Trafego

O trafego tem sido feito com regularidade, tendo apenas a notar os seguintes

INCIDENTES

1.º No dia 4 de Abril houve demora de uma hora no trem de 8.30 de Itú e no kilometeo 57 por ter feito a chuva um pequeno desmancho no aterro provisorio.

2.° No dia 28 de Maio o trem de 8.30 de Itú passou por cima de um boi no kilometro 65, descarrilhou um jogo de um wagão ; nada se quebrou e deu apenas um atrazo de cinco minutos em Jundiahy

3.° No dia 16 de Junho descarrilhou um wagão no kilometro 22 ; nada se quebrou, deixando uma demora de quinze minutos.

PESSOAL

Retirou-se a seu pedido o Snr. Alexandre Vieira, chefe da estação de Itaicy, sendo substituido pelo empregado da Companhia, provisoriamente, o Snr. Elisiario de Arruda Castanho

Retirou-se o telegraphista de Itú o Snr. Miguel de Lima, que foi substituido provisoriamente pelo Snr. Benedicto de Camargo.

Retirou se, a seu pedido, o guarda trem o Sr. Josino Carneiro, sendo substituido pelo ajudante o Snr. Antonio Carlos de Almeida Leite, e no lugar deste o Snr. Manoel Antonio Mendes.

RECEITA E DESPEZA

Pelo balancete semestral da Contadoria, annexo, vê-se que a receita foi Rs. 110:593$590 e a despeza Rs. 108:205$990, havendo um saldo de Rs. 2:387$600. No balancete e no abstracto das despezas acham se minuciosamente explicadas as diversas verbas.

TARIFAS

Começaram a vigorar as novas tarifas no dia 6 de Abril, sendo a modificação principal a elevação da lotação dos wagões de tres para cinco toneladas.

Repartição da Administração

PE-SOAL

Nenhuma mudança houve.

ALMOXARIFADO

Fez se encommenda de materiaes para o custeio da estrada, parte dos qnaes estão chegando. Nesta encommenda acha-se incluido um guindaste movel pequeno para a carga de pedras lages.

A escripturação acha-se em dia.

———

RAMAL

Repartição da Engenharia

VIA PERMANENTE

Acha-se em muito bom estado a via permanente. Tem trabalhado constantemente um trem de lastro. Reformou-se 7.608 dormentes.

OBRAS DE ARTE

Entre os kilometros 8 e 15 construiu-se cinco boeiros no fando dos aterros, que não tinham esgotos para as aguas. Para fazer este serviço rasgou se os aterros, dando-se passagem aos trens por meio de pontilhões provisorios.

Ainda entre os kilometros 8 e 15 construiu-se mais trez pontilhões pequenos abertos.

No kilometro 12 construiu-se um boeiro desde o fundo da barroca até os tubos de ferro assentados em Janeiro, assim tornando-se este aterro perfeitamente seguro.

Encommendou-se superstructura de ferro para os pontilhões feitos em 1879. As despezas destas obras vêm-se no abstracto de despezas.

ESTAÇÕES E EDIFICIOS

Além do estado da estação de Capivary, tenho a notar que o armazem de cargas de Piracicaba necessita de consideraveis reparos.

Repartição da Tracção e de Carros e Wagões

Continúa o trafego a ser feito pelo material do Tronco, mediante o aluguel que se vê no Balancete.

Repartição do Trafego

Tem sido feito com regularidade o trafego, tendo a notar os seguintes

INCIDENTES

1.° No dia 5 de Abril houve baldeação no kilometro 1 por ter cahido sobre o leito uma grande pedra, que resultou uma demora de dez minutos.

2.° No mesmo dia 5 de Abril descarrilhou um wagão, do trem de 2.35, no kilometro 24, resultando uma demora de tres e meia horas.

3.º No dia 18 de Maio o trem de 5.45, de Piracicaba, encontrou a linha obstruida pelo trem de lastro em Monte mór, resultando demora de uma hora.

4.º No dia 9 de Julho houve demora de uma e meia horas no kilometro 22, no trem de 5.45, de Piracicaba, por desmancho na machina.

PESSOAL

Retirou-se da estação de Indaiatuba o Snr. João Januario de Quadros, que foi substituido pelo Snr. Vicente de Campos.

Retirou-se o telegraphista de Piracicaba o Snr. Antonio de França, que foi substituido provisoriamente.

Retirou-se a seu pedido o ajudante do guarda-trem o Snr. Pedro Egydio, que foi tubstituido pelo Snr. Braz Ortiz de Camargo Filho.

RECEITA E DESPEZA

Pelo Balancete semestral da Contadoria, annexo, vê-se que a receita foi Rs. 87:396$330 e a despeza Rs. 82:300$860, havendo um saldo de Rs. 5:095$470.

No Balancete e no abstracto de despezas acham-se minuciosamente explicadas as diversas verbas.

Repartição da Administraçaõ

A escripturação acha-se em dia, continuando a ser feita pelo pessoal do Tronco, mediante a devida proporção.

Inspectoria Geral, 27 de Agosto de 1880.

Deus guarde a V. S.

Illmo. Snr. Coronel Luiz Antonio de Anhaia,
Dignissimo Presidente da Directoria da
Estrada de Ferro Ituana.

R. Gray,
Inspector Geral.

ANNEXO N.º 3

Balanço do Tronco

COMPANHIA ITUANA

TRONCO

BALANÇO

Semestre de Janeiro a Junho de 1880

Activo

Linha permanente		
Importancia despendida até 31 de Dezembro de 1879	2,043:356$692	
Importancia despendida no semestre . .	29$540	2,043:386$232
Acções por emittir		
Importancia de dez não emittidas . . .	2 000$000	
Gastos diversos		
Importancia despendida	5:018$405	
Acções do ramal		
Valor de 2.421 acções recebidas em pagamento das sobras do capital applicadas á construcção do ramal a 200$.00 réis	484:200$000	
Thesouro provincial		
Conta de passagens		
Importancia de passagens e telegrammas por conta do Governo	1:950$994	
Accionistas		
Conta especial		
Importancia por fracções de acções transferidas á conta do emprestimo no ramal . . .	15:50[illegible]$418	
Garantia do governo		
Importancia recebida do Thesouro Provincial para complemento dos dividendos aos accionistas até ao 18.º dividendo	964:487$982	
Almoxarifado		
Importancia de materiaes existentes para o custeio.	29:098$940	1,502:256$739
Devedores diversos		
Importancia pelo debito dos seguintes :		
Companhia Sorocabana. . .	14$470	
Companhia S. Paulo e Rio . .	605$990	
Companhia Ingleza . . .	7:152$770	
Companhia Paulista , . .	1:440$640	
Companhia Mogyana . . .	111$730	
Serviços para particulares . .	352$100	
Materiaes vendidos . . .	226$700	
Trafego de passageiros. . .	1:563$010	
» » mercadorias . .	1:177$640	12:645$050
Caixa		
Saldo em cofre nesta data. . . .	. . .	5:508$365
	S. E. ou O. Rs.	3,563:796$386

Passivo

Capital		
Valor de 12.500 acções a 200$000 réis cada uma.	. . .	2,500:000$000
Dividendos		
Importancia a pagar até ao 17.º dividendo . .	23;933$867	
» » do 18.º » . .	5:023$699	28:957$566
Thesouro provincial		
Conta de garantia		
Importancia recebida para pagamento dos dividendos até ao 18.º	. . .	964:487$982
Cauções		
Importancia não reclamada. . . .	. . .	11$000
Credores diversos		
Importancia pelo saldo a favor dos seguintes :		
Matriz nova de Campinas . .	408$400	
Ferias á pagar	9:817$570	
Contadoria do Trafego . . .	5:853$440	16:079$410
Thesouro provincial		
Conta de imposto		
Importancia arrecadada no semestre . .	. . .	3:932$530
Ramal		
Importancia a favor do mesmo em conta corrente.	. . .	32:410$332
Contas correntes		
Importancia a favor das mesmas . . .	. . .	1:459$356
Ramal em trafego		
Importancia a favor do mesmo . . .	. . .	14:070$610
Repartição do trafego		
Importancia pelo saldo liquido do semestre findo hoje	. . .	2:387$600
	Rs.	3,563:796$386

Escriptorio Central da Companhia Ituana em Itú, 30 de Junho de 1880.

ANTONIO DE SOUZA GOMES CARNEIRO,
Guarda-livros.

Annexo n. 3

ANNEXO N.° 4

Balancete do Tronco

ESTRADA DE FERRO ITUANA (TRONCO

Balancete da receita e despeza liquida no semestre de Janeiro a Junho de 1880

RECEITA	IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros. 1.ª classe 5 205 / 2.ª » 11.063 — 16 268	33:005$830	
Encommendas, animaes, carros, etc.	2:475$650	
Telegrammas	869$020	
Mercadorias—6.150.485 kilog.	51:068$710	
Gado.	175$350	87:594$560
Emolumentos	63$500	
Arrecadação do imposto.	264$580	
Aluguel de locomotivas	17:847$470	
» » carros, wagões e encerados.	4:176$480	
Receitas diversas.	647$000	22:999$030
		110:593$590

DESPEZA	IMPORTANCIA	TOTAL
Conservação da linha. —Abstracto A—	27:123$820	
Tracção —Abstracto B—	52:518$660	
Concerto de carros, e wagões —Abstracto C—	7:320$440	
Trafego —Abstracto D—	13:508$940	
Administração —Abstracto E—	6:174$330	
Zona privilegiada da Companhia Paulista	1:500$000	
Reclamações	59$800	108:205$990
Saldo.		2:387$600
		110:593$590

Abstractos a que se refere o Balancete supra

Abstracto A Conservação da linha e suas dependencias

Administração e escriptorio		1:343$920
Conservação e renovação da via permanente :		
Pessoal	18:354$930	
Material	4:023$960	22:378$890
Lastramento		126$580
Reparos de pontes, signaes, etc.		1.939$430
Estações e mais edificios		934$920
Telegrapho		400$080
		27:123$820

Abstracto B Tracção

Despezas das locomotivas :		
Pessoal	8:640$840	
Material	22.766$760	31.407$600
Reparos das locomotivas :		
Pessoal	6.902$390	
Material	7.606$660	14.509$050
Machina fixa e reparos de outras machinas		5:899$440
Agua		498$810
Despezas extraordinarias		203$760
		52.518$660

Abstracto C Reparos de carros e wagoens

Reparos e renovações de carros :		
Pessoal	2:641$910	
Material	342$760	2 984$670
Reparos e renovações de wagões :		
Pessoal	2.699$010	
Material	1.636$760	4.335$770
		7.320$440

Abstracto D Trafego

Administração e escriptorio	256$320
Pessoal	11:729$790
Azeite, graxa, outros materiaes, fardamentos, impressos, papelaria, bilhetes, encerados, etc.	1:522$830
	13:508$940

Abstracto E Administração

Ordenado do Inspector Geral e Secretario	287$770
» » Contador, Escripturario etc.	1.498$780
Despezas do Escriptorio Central	2:514$130
Annuncios	33$500
Telegrapho	938$640
Almoxarifado	585$110
Despezas diversas	16$400
Contadoria Central	300$000
	6:174$330

Escriptorio Central da Companhia Ituana em Itú, 30 de Junho de 1880.

Antonio de Souza Gomes Carneiro,
Guarda-Livros.

Annexo N. 4

ANNEXO N.º 5

Balanço do Ramal

COMPANHIA ITUANA

RAMAL

BALANÇO

Semestre de Janeiro a Junho de 1880

Activo

Acções a' emittir		
Importancia de 2654 acções em ser de 200$000 réis cada uma.	. . .	530:800$000
Instrumentos e ferramentas		
Importancia despendida	2:643$912	
Estudos definitivos		
Importancia até 31 de Dezembro de 1873 . .	45:861$544	
Inauguração		
Importancia despendida	156$100	
Animaes		
Importancia despendida	145$000	
Moveis e utensis		
Importancia dos mesmos	246$020	
Telegrapho		
Importancia despendida	6:964$680	
Escriptorio technico		
Importancia despendida	122:381$090	
Depositos		
Importancia desta conta	300$000	
Estações e edificios		
Importancia até hoje	83:744$174	
Via permanente		
Importancia até 31 de Dezembro de 1878 . .	833:032$120	
Desapropriações		
Importancia até 30 de Junho de 1877 . .	15:521$060	
Despezas geraes		
Importancia despendida	15:431$279	
Juros e descontos		
Importancia até 31 de Dezembro de 1879	509:731$379	
Idem no semestre . . .	26:876$962	536:608$341
Lucros e perdas		
Importancia desta conta	29:188$396	
Dormentes		
Importancia despendida	128:206$130	
Dividendos—conta especial		
Importancia até 30 de Junho de 1877 . .	228:912$070	
Trabalhos de construcção		
Importancia despendida	1,549:779$745	3,599:221$661
Tronco—Conta de trafego		
Importancia debito do mesmo . . .	. . .	14:070$610
Contas correntes		
Importancia debito desta conta . . .	. . .	3$410
Thesouro provincial		
Conta de passagens		
Importancia de passagens por sua conta durante o semestre	. . .	22$000
Devedores diversos		
Baroneza da Limeira . . .	1.000$000	
Trafego de passageiros . . .	242$510	
» » mercadorias . .	2:955$250	
Companhia Paulista , . .	449$720	
Fazenda Provincial . . .	60$000	
Companhia Mogyana . . .	48$370	
Companhia Ingleza . . .	5:146$530	9:902$380
Companhia ituana—p. d.		
Importancia em conta corrente até esta data .	. . .	32:410$332
Caixa		
Importancia pelo saldo em cofre nesta data	. . .	38:722$920
	S. E. ou O. Rs.	4,225:153$313

Passivo

Capital			
Valor de 17 237 acções que constituem o capital desta linha a 200$000 réis . . .		. . .	3,447:400$000
Dividendos anteriores			
Importancia que não tem sido reclamada . .		. . .	517$718
Fracções de acções			
Importancia pertencente aos Accionistas primitivos desta linha, que não deu para uma acção, até hoje		. . .	5:083$227
Cauções			
Importancia que não foi reclamada até esta data .		. . .	290$416
Emprestimo			
Importancia dos mesmos realisados com diversos até 31 de Dezembro de 1879	678:558$035		
Importancia de juros no semestre .	26:876$962		
	705:434$997		
Deduz-se			
Pagamentos no semestre .	19:492$800	685:942$197	
Importancia de fracções que não deram acção, devida aos Accionistas do Tronco, para ser paga em acções		21:587$725	
Idem devida aos mesmos, 2 % do 18.° dividendo applicado ao pagamento dos juros.		19:332$800	726:862$722
Thesouro provincial			
Conta de imposto			
Importancia devida ao mesmo pelo imposto arrecadado no semestre findo nesta data . .		. . .	6:955$650
Decimo dividendo			
Importancia do mesmo relativo ao semestre de Julho a Dezembro de 1878		. . .	23:114$470
Credores diversos			
Importancia desta conta		306$280	
Companhia Sorocabana . . .		65$330	
Companhia S. Paulo e Rio . .		48$740	
Ferias á pagar		7:673$850	8:094$200
Repartição do trafego			
Importancia até 31 de Dezembro de 1879 . .		1:739$440	
Importancia pelo saldo liquido no semestre findo nesta data.		5:095$470	6:834$910
		Rs.	4,225:153$313

Escriptorio Central da Companhia Ituana em Itú, 30 de Junho de 1880.

ANTONIO DE SOUZA GOMES CARNEIRO,
Guarda-livros.

Annexo n. 5

ANNEXO N.° 6

Balancete do ramal

ANNEXO N.° 7

Requerimento ao Presidente da Provincia sobre ramaes

ESTRADA DE FERRO ITUANA (RAMAL

Balancete da receita e despeza liquida no semestre de Janeiro a Junho de 1880

RECEITA	IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros. 1.ª classe 3 197 / 2.ª » 8.297 — 11.494	27:628$170	
Encommendas, animaes, carros, etc.	1:731$250	
Telegrammas	696$110	
Mercadorias — 4.231.647 kilog.	56:343$170	
Gado	246$980	86:645$680
Armazenagem	22$560	
Arrecadação do imposto de transito	511$670	
Emolumentos	23$400	
Receitas diversas	193$020	750$650
		87:396$330

DESPEZA	IMPORTANCIA	TOTAL
Conservação da linha — Abstracto A —	44:995$870	
Aluguel de Locomotivas — » B —	15:312$670	
» de carros, wagões e encerados — » C —	4:176$480	
Trafego — » D —	10:220$640	
Administração — » E —	7:595$200	82:396$330
Saldo		5:095$470
		87:396$330

Abstractos a que se refere o Balancete supra

Abstracto A Conservação da linha

Administração e escriptorio		1:482$060
Conservação da via permanente :		
Pessoal	29:577$850	
Material	6:922$400	36:500$250
Lastramento		2:534$800
Reparos de pontes, signaes, etc.		3:789$640
Estações e mais edificios		11$000
Telegrapho		678$120
		44:995$870

Abstracto B Tracção

Aluguel de locomotivas	15.312$670
	15:312$670

Abstracto C Carros e wagoens

Aluguel de carros, wagões e encerados		4.176$480
		4.176$480

Abstracto D Trafego

Administração e escriptorio	256$260
Pessoal	8:209$120
Material—Azeite, graxa, outros materiaes, fardamentos, impressos, papelaria, bilhetes, encerados, etc.	1:492$610
Agua	195$440
Despezas diversas	67$210
	10:220$640

Abstracto E Administração

Ordenado do Inspector Geral e Secretario	262$100
» » Contador, Escripturarios	1.508$750
Despezas do Escriptorio Central	2:513$070
Telegrapho	1:223$380
Despezas diversas	37$900
Contadoria Central	300$000
Ordenado do Dr. Engenheiro Fiscal	1:750$000
	7:595$200

Escriptorio Central da Companhia Ituana em Itú, 30 de Junho de 1880.

Antonio de Souza Gomes Carneiro,
Guarda-Livros.

Annexo N. 6

Copia

Illmo. e Exmo Snr Presidente da Provincia.

Diz a Directoria da Companhia Ituana de Estrada de Ferro, por seu Presidente abaixo assignado, que tendo a Assembléa Geral da Companhia resolvido, na fórma de seu contracto e Estatutos, construir ramaes de sua linha principal entre Jundiahy e a Cidade de Itú, para as Cidades de Capivary, Tieté e Piracicaba, foi autorisada por acto do Exmo. Governo da Provincia de 17 de Maio do 1872, e effectivamente realisou a construcção do ramal entre Itaicy ou Indaiatuba, Capivary e Piraci-

caba : e não obstante ter mandado explorar a secção para a Cidade do Tieté, não poude emprehender ao mesmo tempo sua construcção, pelas difficuldades que surgiram quanto ao levantamento do capital necessario, que verificou-se, pelos exames definitivos daquelle ramal, ser muito superior ao que tinha sido calculado, e não ter garantia de juros.

Mas a Companhia não desistiu da construcção da mencionada Secção á Cidade do Tieté, que foi expressamente mencionado no contracto com o Exmo. Governo de 5 de Março de 1873.

E nem póde entrar em duvida aquella pretenção e direito da Companhia, desde que a Lei Provincial n.° 11 de 26 de Março de 1874 fez extensivo o privilegio, que lhe foi concedido pela Lei n.° 34 de 24 de Março de 1870, aos ramaes que partindo de Indaiatuba vão terminar nas Cidades da Constituição (hoje Piracicaba) e Tieté ; e pelo que foi novamente mencionado no contracto com o mesmo Governo em 7 de Abril de 1875, considerando-se revogado quanto ao prazo pelo subsequente de 20 de Outubro de 1877, clausula 8 ª, visto que pela falta de recursos não podia a Companhia realisar em prazo tão breve.

A condição imposta no contracto de 7 de Abril quanto a habilitação da Companhia pela reforma de seus Estatutos, foi satisfeita, bem como elevado seu capital a 5,500:000$000 pelo Decreto n ° 6325 de 20 de Setembro de 1876.

Na mencionada Lei de 26 de Março de 1874 achase expressamente estatuido, que para o prolongamento

de seus ramaes terá a Companhia Ituana preferencia sobre qualquer outro pretendente.

Achando-se hoje a Companhia em via de prosperidade, por ter amortisado a maior parte de seu debito, ficando o restante nas forças dos meios de que dispoem, rendimento do ramal, e 2 % do tronco; e constando que por parte da Companhia Sorocabana pretendem preterir aquelle direito, com a pretenção de levarem um ramal a sobredita Cidade do Tieté, que se acha desviada da linha de exploração, mandada fazer por aquella Companhia para o seu prolongamento, vem a Supplicante pedir que V. Exc. se digne autorisar a construcção do ramal partindo da Cidade de Capivary, ou do ponto que fôr julgado mais conveniente, á Cidade do Tieté, fazendo-se effectivo o privilegio concedido por meio do competente contracto, no qual, ainda a Supplicante pede que seja incluida a clausula de ter preferencia para prolongar o ramal a Villa de Botucatú, ficando nesta parte dependente da Assembléa Legislativa Provincial, e offerecendo para favoravel differimento as seguintes razões:

Que a Companhia Ituana sendo a segunda levantada na Provincia por iniciativa particular, foi a primeira que iniciou a construcção de bitola estreita, occasionando por esta tentativa o grande desenvolvimento que tem tido na Provincia a viação ferrea a vapor, e tinha a intenção de levar um ramal a Fabrica de Ypanema e Cidade de Sorocaba, logo que verificasse a possibilidade de levantar o necessario capital, e neste sentido foi proposta e votada a Lei n.° 34 de 24 de Março de 1870.

Levantada porém muito injusta e escusada rivalidade entre as duas Cidades, e contra a geral espectativa,

foi votada a Lei n.° 33 de 27 de Março de 1871, autorisando outra Companhia a construir a que partisse da Fabrica de Ypanema, passando por Sorocaba e S. Roque viesse terminar nesta Capital, com o capital garantido de quatro mil contos, que ainda foi augmentado com mais mil e oitocentos contos, pela Lei n.° 34 de 5 de Abril de 1872 !

A guerra que desde então fizeram a Companhia Ituana, foi uma das causas que impossibilitaram o levantamento de capitaes sem garantia, e multiplicou as difficuldades com que tem lutado, e que tem sido vencida pela perseverança e indizivel dedicação dos seus accionistas.

Ficou portanto a Companhia Ituana privada de parte da renda com que contava quando organisou-se, tornando seu futuro problematico, e ainda pretendem desviar toda a que lhe vem da zona que abrange a Cidade do Tieté até Botucatú !

Acha se pois a Companhia Ituana, que era digna de melhor sorte, apertada para o Sul pela Companhia Sorocabana, e cercada pelo Oeste pela Companhia Paulista, sem que esta ultima proceda intencionalmente com o fim de prejudicar, como acontece com aquella cuja existencia, por dilatados annos tem de ser precaria, consequencia do erro com que foi levantada a empreza.

Estas observações já provam que não ha simplesmente igualdade de condições entre as duas Companhias Ituana e Sorocabana, e sim muito melhor direito daquella que adrede tem-se procurado prejudicar.

Accresce, porém, que a Companhia Ituana apresenta crescente rendimento, que autorisa a esperança de

alliviar os cofres da Provincia do sacrificio dos juros, se não fôr privada das fontes de renda com que contava, ao passo que a Sorocabana pezará, sem a menor duvida, por longos annos, e jamais poderá dar dividendos a accionistas, que se empenham no prolongamento, condição que tambem se espera desapparecerá em futuro breve quanto aos accionistas dos ramaes da Ituana, se conseguir o prolongamento que sollicita.

As distancias tambem não desabonam a pretenção da Supplicante, visto estar verificado que apenas é de dous kilometros a favor da Sorocabana a differença do percurso, partindo da Cidade do Tieté demandando a linha Ituana, e talvez que essa differença insignificante seja annullada pelo traçado definitivo ao Tieté, partindo dos pontos indicados na linha Ituana.

Ha, porém, uma consideração economica de grande alcance, e é, que a maior producção da zona para onde a Supplicante quer prolongar o ramal tem de ser sempre de algodão e generos alimenticios, cuja exportação procura mercado nas povoações d'Oeste, onde já existem cinco fabricas de tecidos de algodão, que muito consommem, e que além disto, pela especialidade das culturas, e outras circumstancias, importam generos alimenticios, que da zona mencionada não convém procurar a Capital, que é supprida abundantemente de outras procedencias. Ora, uma vez realisado um ramal da Sorocabana a aqnellas regiões, os productos, ou hão de desprezar a via ferrea, e preferir o lombo de animaes para trazer os generos as povoações d'Oeste, ou hão de pagar enorme frete pelas linhas ferreas, visto ser necessario vir a esta Capital para demandar as linhas d'Oeste, pagando

os generos enorme frete, pelo grande percurso em estrada de ferro, e pelas tarifas altas da linha Sorocabana, que não póde fazer reducção alguma, como acabam de fazer a Supplicante e outras Companhias.

Os generos assim transportados não pódem fazer concurrencia nos mencionados mercados com outros que menos dispenderem, e os preços que realisarem não compensarão os gastos da producção, e muito soffrerá a lavoura daquellas localidades, que, se não retrogradarem, como é provavel, senão certo, pelo menos ficarão estacionarias, sendo inteiramente nullo o beneficio da via ferrea quando realisado pela Companhia Sorocabaua, ao passo que procurando a linha Ituana desapparecerá aquella collisão, visto que os generos serão transportados para consummo nas povoações d'Oeste com pequena despeza de fretes e commissões, e a grande vantagem da brevidade, que é a primeira lei a attender-se para escolha do mercado.

A Supplicante abundaria em considerações ainda muito valiosas para sua pretenção, se não receiasse tornar-se importuna, tendo como tem pleno conhecimento do grande criterio de V. Exc , rectidão, e desejos de beneficiar nossa Provincia, com sua reconhecida illustração, que grandemente supprirá o que falta no presente requerimento a respeito do direito ;

Portanto

Pede a V. Exc. se digne differir autorisando o contracto requerido nos termos da ci-

tada Lei n.° 11 de 26 de Março de 1874 para construcção do ramal á Cidade do Tieté, e prolongamento a Villa de Botucatú, com os prazos que forem razoaveis, e regendo se pelos Estatutos e respectivos contractos da Companhia, como já tinha sido autorisado pelo tambem citado contracto de 5 de Setembro de 1873, e sem necessidade de nova reforma de seus Estatutos, visto ter sido elevado a cinco mil e quinhentos contos o capital da empreza, que tem pelo art. 74 dos mesmos a faculdade de fazer nova emissão de acções até um terço do capital, e que não será necessario esgotar.

E R. Mercê

Luiz Antonio de Anhaia,
Presidente da Directoria da Companhia Ituana.

ANNEXO N.° 8

Primeiro Requerimento a Assembléa Legislativa Provincial sobre ramaes

Cópia

Illmos. e Exmos. Snrs. da Assembléa Legislativa Provincial.

Diz a Directoria da Companhia Ituana de Estradas de ferro, que tendo a Lei Provincial n.° 11 de 26 de Março de 1874 concedido privilegio, sem garantia de juros, para os ramaes que tinha sido autorisada a construir, partindo de Indaiatuba a terminarem nas Cidades

da Constituição e do Tieté, por acto do Exmo. Governo da Prov ncia de 17 de Maio de 1872, e contracto com o mesmo Governo de 5 de Março de 1873, por virtude da clausula 8.ª do contracto de 10 de Outubro de 1870; realisou a Supplicante o primeiro ramal que foi provisoriamente entregue ao trafego em 20 de Fevereiro de 1877.

Surgindo, porém, difficuldades para o levantamento de todo o capital para taes construcções, nos prazos mencionados no citado contracto, foi a Companhia forçada a addiar o segundo ramal a Cidade do Tieté, até que fossem superadas as difficuldades com que lutava.

Achando-se effectivamente em melhor situação, e convindo prolongar aquelle ramal do Tieté a Cidade de Botucatú, não incluida na citada Lei, requereu por este motivo ao Exmo. Governo da Provincia o necessario contracto, para emprehender a construcção do ramal, já autorisado e privilegiado a Cidade do Tieté, e prolongar até a de Botucatú, ficando nesta parte dependente de novo acto Legislativo.

E porque o Exmo, Presidente da Provincia resolveu sujeitar semelhante pretenção a deliberação desta Illustre Assembléa, vem a Supplicante muito respeitosamente pedir, não só que o privilegio que lhe foi concedido pela citada lei n.º 11 de 26 de Março de 1874 fique extensivo ao prolongamento do ramal do Tieté a Cidade de Botucatú, e mais que seja concedida a mesma a garantia de juros de 7 %, sómente para o ramal a Cidade do Tieté, sobre o capital de 800:000$000 pelo espaço de seis annos, findo os quaes cessará a garantia de juros.

A Supplicante referindo-se por brevidade ao citado requerimento que dirigiu ao Exmo. Governo, chama a attenção de Vossas Excellencias para as razões muito ponderosas que produziu, especialmente a respeito da injustiça com que tem sido a Companhia tratada, e cujo futuro ficará seriamente compromettido, se vingar a pretenção da Companhia Sorocabana, que aliás tem outra e muito extensa zona para prolongar-se, e sobretudo porque tem de ser sustentada pelo importante Estabelecimento Nacional Fabrica de Ferro do Ypanema, e consequente protecção do Governo Geral.

A Supplicante animada pelo patriotismo e sentimentos de justiça que distingue os illustres Membros desta Assembléa, espera favoravel differimento.

E. R Justiça.

Luiz Antonio de Anhaia,
Presidente da Directoria.
João Baptista Pacheco Jordão.
Luiz Augusto da Fonseca.
José Fernando de Almeida Barros Junior.
Antonio Aguiar de Barros.

———

ANNEXO N.° 9

Segundo Requerimento à Assèmblèa Legislativa Provincial sobre prolongamento

Copia

Illmos. e Exmos. Snrs. da Assembléa Legislativa Provincial.

A Directoria da Companhia Ituana de Estradas de ferro, competentemente autorisada pela Assembléa geral de seus accionistas, vem respeitosamente representar contra os pedidos para concessão de novos privilegios ás Companhias Sorocabana e Paulista, e a que pretendem levantar os Exmos. Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal, sem que previamente sejam determinadas e demarcadas as respectivas zonas para o desenvolvimento das linhas existentes procurando seus naturaes obje-

ctivos, afim de que nenhuma Companhia seja sacrificada para o interesse de outras.

A Supplicante não entra em largas considerações sobre a indeclinavel necessidade de semelhante providencia, não só porque tem sido discutida pela imprensa e mesmo no recintho desta illustre Assembléa, e sobretudo porque foi recommendado pelo Exmo. Presidente da Provincia, e está na consciencia geral.

Ninguem desconhece o erro commettido pelas concessões dos privilegios que formaram a rêde de vias ferreas d'Oeste e Sul da Provincia e que tanto a tem engrandecido. Mas é igualmente certo, que este magnifico resultado não existiria se não viesse aquella febre de viação ferrea, que afferiu a pujança de nosso caracter.

Cumpre, portanto, procurar-se com o necessario criterio sustentar o beneficio que aquelle erro produziu, e nunca aggravar suas consequencias.

E é o que fatalmente acontecerá, se não forem adoptadas, em quanto é tempo, as necessarias providencias que removam a collisão em que se acham as Companhias e impossibilitem o arbitrio.

São muito avultados os capitaes empenhados nas diversas emprezas, e o sacrificio ou perda constitue uma verdadeira calamidade.

Entre as mencionadas Companhias só a Ituana levantou seu capital primitivo exclusivamente na localidade em que tem sua séde, compromettendo por isso a fortuna de seus habitantes na convicção de que interesses tão momentosos, seriam salvaguardados em todos os tempos : e o prolongamento por meio de ramaes, que a concessão da linha Sorocabana forçou, tambem occasio-

nou que a Provincia viesse concorrer com o capital de mil contos.

Ha, portanto, dous grandes interesses a resguardar, e são : o generoso e patriotico sacrificio dos capitaes de tantos cidadãos, que em grande numero não podiam supportar sem grande detrimento, e o da Provincia não menos respeitavel.

Nestas circumstancias, se prevalecerem as pretenções das Companhias Sorocabana e Paulista, aquella pela invasão na zona sobre a qual tem a Supplicante privilegio, e é o ramal para a Cidade do Tieté; e a segunda pelo cerco que procura estender abrangendo a zona em que se acham as povoações dos Dous Cogregos, Jahú, Itaquery e Brotas com o traçado para o prolougamento que contractou com o Goveruo Provincial que teve recommendação do Geral para não serem offendidos os interesses e direito da Companhia Itnana, será inevitavel a ruina desta Companhia, que aliás conseguiu melhorar immensamente sua muito difficil situação, (que teve por causa immediata a existencia posterior da Companhia Sorocabana), mediante grandes esforços e sacrificios de seus accionistas, que o auxilio da Provincia tornou fructuosos.

Pelos exames officiaes que tem chegado ao conhecimento publico sobre a melhor vereda para a Provincia de Matto Grosso, está verificado que a Companhia Sorocabana deve procurar o valle de Paranapanema, e ser utilisada a navegação deste rio, e que outro não deve ser o objectivo desta Companhia.

Quanto a Paulista, deixando de parte a direcção que deve tomar para o mesmo objectivo, é igualmente certo que esta Companhia só tinha em vista na zona que encontra aquella em que a Ituana póde desenvolver-se, ir a Araraquara passando por S Carlos do Pinhal, que é a direcção ou objectivo natural da mesma Companhia ; ficando para a Ituana a zona que comprehende as mencionadas povoações Dous Corregos, Jahú, Itaquery e Brotas. Si a Companhia Paulista hoje tem novas vistas, é isso devido ao conhecimento do desenvolvimento da lavoura nessa zona, e é uma grande e lamentavel injustiça a Companhia Ituana.

A Supplicante protestando em primeiro lugar contra a pretenção dos Exmos. Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal na parte em que possa offender os mencionados interesses da Companhia Ituana, vem pedir a concessão de privilegio para construcção, uso e gozo do prolongamento de sua linha de Piracicaba a Dous Corregos e Jahú, passando por Itaquery e Brotas, como seja mais conveniente, ou qualquer outra providencia que resguarde e garanta seu direito a este objectivo da Companhia, sem o qual ficará seriamente compromettido seu futuro, e tambem os interesses da Provincia.

A Supplicante não tem em vista oppor-se ao traçado da Companhia Paulista pelo Morro Pellado, porque nem os contractos, e nem a legislação impedem que as estradas de ferro de diversas Companhias se aproximem e mesmo cruzem as linhas, e sómente é vedado cobrar fretes dentro das zonas dos respectivos privilegios.

A Supplicante muito convencida das vistas patrioticas e sentimentos de justiça que animam a todos os Exmos. Membros desta illustrada Assembléa, espera favoravel differimento ás justas pretenções que tem tido a honra de apresentar em seus requerimentos.

E R. Justiça.

Luiz Antonio de Anhaia,
Presidente da Directoria.

Bento Dias de Almeida Prado.

Luiz Augusto da Fonseca.

Antonio Aguiar de Barros.

ANNEXO N.° 10

Requerimento ao Governo Imperial sobre a concessão de ramaes a Brotas, Dous Corregos e Jahú

Copia

SENHOR !

A Directoria da Companhia Ituana de Estradas de ferro com a séde na Cidade de Itú, Provincia de S. Paulo, vem muito respeitosamente expôr o direito que lhe assiste para reclamar a primeira condição do Edital de 28 de Julho do corrente anno, pondo a concurso a construcção de uma estrada de ferro entre S. João do Rio Claro e S. Carlos do Finhal podendo ser prolongada até a Villa de Araraquara, e construir ramaes para Brotas, Dous Corregos e Jahú.

Senhor! A Companhia Ituana é a segunda empreza levantada na Provincia por iniciativa particular e a primeira que construiu estradas de ferro de bitola estreita, e entre todas as que existem na Provincia, foi a unica que levantou o capital primitivo, 2,500:000$000, exclusivamente na localidade em que tem sua séde, compromettendo a fortuna de seus habitantes, porém convencida que em todos os tempos, serão salvaguardados interesses tão momentosos, que tambem são do Thesouro Provincial.

A Lei Provincial n.º 34 de 24 de Março de 1870 autorisou a construcção de uma estrada de ferro de Jundiahy a Itú, e outra de Itú a Sorocaba, garantindo os juros de 7 % até o capital de dous mil e quinhentos contos para a primeira, e mil e duzentos para a segunda ás Companhias que tomassem taes emprezas. Esta distincção teve por fim prevenir rivalidades que pudessem surgir a respeito da séde da Companhia, visto que a iniciativa partira de Itú.

A Companhia Ituana que já estava organisada, secundando as vistas do legislador, contractou a primeira estrada autorisada de Jundiahy a Itú, certa de que a segunda seria construida por outra Companhia organisada em Sorocaba, ou pela mesma Companhia Ituana, se nenhuma outra se propuzesse a tomar a empreza da segunda de Itú a Sorocaba.

Decorrido um anno depois da incorporação da Companhia Ituana, e seis mezes depois do contracto com o Governo Provincial concedendo o privilegio com a necessaria prohibição de novas emprezas dentro da zona de trinta e um kilometros de cada lado da estrada, foi

votada a Lei Provincial n.° 33 de 29 de Março de 1871 garantindo o juro de 7 % sobre o capital de quatro mil contos a Companhia organisada em Sorocaba para construir uma estrada de ferro partindo da Fabrica de ferro de Ypanema, passando por Sorocaba e S. Roque a terminar na Cidade de S. Paulo.

Semelhante empreza arrancava como arrancou da Companhia Ituana a maior parte da zona com que contou para resolver sua encorporação. Julgou-se no entanto que não seria cumprida a Lei, não só pelo grande capital que exigia a empreza autorisada, e sobretudo porque ficavam as duas Companhias sem alimento.

Contra a espectativa geral, porém, foi contractada a construcção da estrada com a Companhia Sorocabana, e augmentado, pela Lei n.° 34 de 5 de Abril de 1872, o capital garantido com mais mil e oitocentos contos, que ainda foram insufficientes. E' escusado dizer cousa alguma sobre a vida e historia daquella Companhia, que actualmente preoccupa os poderes publicos, e a attenção geral.

Vendo a Companhia Ituana sériamente compromettido seu futuro, resolveu o prolongamento de zua estrada por meio de um ramal que partindo de Indaiatuba no ponto mais conveniente da linha principal fosse terminar nas Cidades da Constituição (hoje Piracicaba) e Tietê passando pela Cidade de Capivary.

Autorisada pelo Governo Provincial tratou sem demora da exploração e traçado definitivo do ramal a Piracicaba passando por Capivary, apresentou ao mesmo Governo as respectivas plantas, que foram approvadas, e deo principio a construcção, tudo anteriormente ao

contracto celebrado com a Companhia Paulista para o prolongamento da sua estrada de Campinas ao Rio Claro, e obteve privilegio para aquelles ramaes sem garantia de juros pela Lei Provincial n.° 11 de 26 de Março de 1874, tendo sempre em vista o prolongamento na direcção natural pela zona em que se acham as povoações Dous Corregos, Jahú, Itaquery e Brotas, para as quaes é conveniente, pelo menor percurso em estradas de ferro, fazerem a exportação de seus productos pela linha Ituana.

A Companhia Paulista no plano de seu desenvolvimento, como era sabido, só tinha em vista, na zona que encontra aquella em que a Ituana póde prolongar-se, ir a Villa de Araraquara passando por S. Carlos do Pinhal, reconhecendo que não devia tolher o prolongamento natural e necessario da linha Ituana ás Villas Dous Corregos e Jahú, passando por Itaquery e Brotas.

Achava-se, portanto, a Companhia Ituana muito tranquilla por este lado : tratou de melhorar seu estado financeiro, visto achar-se onerada com um grande debito, empregando os maiores esforços, com a abnegação muito notavel de privarem-se os seus accionistas por muitos annos dos dividendos garantidos, que foram applicados á terminação da estrada, e amortisação do debito.

Precisamente no semestre em que ia distribuir dividendo aos accionistas garantidos, por ter reduzido o debito a um termo que collocou a amortisação dentro de seus recursos, é que surgiu a pretenção da Companhia Paulista de construir a estrada de Araraquara passando por S Carlos do Pinhal, fazendo o traçado pelo

Morro Pellado afim de aproximar se á Villa de Dous Corregos, invadindo aquella zona em que a Ituana deve prolongar a sua estrada, e occasionando maior depreciação de suas acções.

Reconhecido aquelle vexame, e grande injustiça que ameaçava a Companhia Ituana, foi Vossa Magestade servido pelo Aviso de 8 de Maio do anno passado declarar ao Exmo. Presidente da Provincia, que, se a Companhia Paulista preferisse modificar o traçado do Engenheiro Pimenta Bueno, adoptando o que propunha em seu officio de passar pelo Morro Pellado, cumpria que mandasse proceder a estudos desse novo traçado, prevenindo para os fins convenientes que da adopção desse novo traçado nenhum embaraço resultasse ao prolongamento da Estrada de ferro Ituana, visto estar na intenção do Governo de Vossa Magestade, resalvar os direitos desta.

A Supplicante, por brevidade, refere-se ao relatorio do Exmo. Presidente da Provincia, apresentado a Assembléa Legislativa Provincial no corrente anno, e onde expõe com imparcialidade e justiça, não só o que diz respeito ao direito da Companhia Ituana, e vexame em que se acha, e ainda tudo o que occorreu sobre a pretenção da Companhia Paulista.

Estando pendente de decisão a questão levantada pelos Exmos. Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal a respeito daquelle traçado da Companhia Paulista, requereram estes Senhores a Assembléa Legislativa Provincial a concessão de privilegio para construirem a estrada de ferro de S. João do Rio Claro a S. Carlos do Pinhal e Villa de Araraquara, sem mencionarem os

ramaes para Brotas, Jahú e Dous Corregos de que trata o condição que a Supplicante reclama.

. Não obstante, e achando-se a Supplicante competentemente autorisada por deliberação tomada em reunião geral da Companhia, requereu a mesma Assembléa Legislativa Provincial, allegando, em primeiro lugar a necessidade de serem previamente determinadas e demarcadas as respectivas zonas para o desenvolvimento das linhas existentes, procurando seus naturaes objectivos, afim de que nenhuma Companhia seja sacrificada, e desapparecessem as collisões entre as mesmas Companhias ; protestando contra a pretenção dos mencionados Exmos. Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal na parte em que podesse offender os interesses da Companhia Ituana. Em segundo lugar a Supplicante pediu privilegio para o prolongamento de sua estrada de Piracicaba a Dous Corregos e Jahú, passando pelas povoações de Itaquery e Brotas, que é seu objectivo natural e necessario, e sem o que ficará irremediavelmente compromettido o futuro da Companhia que a Supplicante representa, e grandes interesses do Thesouro Provincial, como o Exmo. Presidente da Provincia ponderou no citado relatorio.

Igual pedido já tinha sido feito por dous grandes accionistas da Companhia anteriormente as occurrencias que ficaram expendidas, não obtendo porque a Commissão da Assembléa opinou que devia preceder estudo das zonas respectivas.

Aquelle requerimento da Supplicante ainda pende de deliberação da Assembléa, que aliás votou a Lei autorisando a construcção e privilegio requerido pelos

sobreditos Exmos. Visconde do Rio Claro e Barão do Pinhal, que segundo constou fizeram contracto com o Governo Provincial, tendo a Companhi Paulista desistido do que anteriormente tinha feito com o mesmo Governo, e não constou que houvesse autorisação para os ramaes ás mencionadas povoações, Dous Corregos, Jahú e Brotas.

Tem a Supplicante expendido ligeiramente o direito que assiste á Companhia Ituana para o prolongamento de sua estrada pela zona em que se acham as mencionadas povoações Jahú, Dous Corregos, Itaquery e Brotas, e demonstrado a indeclinavel necessidade de semelhante objectivo, a que forçaram a mesma Companhia, afim de salvar o consideravel capital já empregado, cinco mil e quinhentos contos, e os interesses da Provincia que serão sacrificados, se fôr concedido a outra Companhia a construcção, uso e gozo de taes ramaes, sem a condição de virem entroncar na linha da Companhia Ituana. E quando não convenha á nova empreza, ficar resalvado o direito da mesma Companhia para prolongar sua linha de Piracicaba pela mencionada zona, segundo a intenção do Governo de Vossa Magestade, manifestada no citado Aviso de 8 de Maio, que a primeira condição do Edital alludido de 28 de Julho contraría e nullifica, justificando a reclamação da Supplicante que espera será tomada na consideração que sempre mereceu de Vossa Magestade a justiça e bem estar do Paiz, sendo eliminada de qualquer contracto para construcção da estrada entre S. João do Rio Claro e S. Carlos do Pinhal a faculdade do construir ramaes para

Brotas, Dous Corregos e Jahú, zona reservada para a Companhia Ituana, cujo direito ainda assenta no melhor commodo daquellas Povoações.

E. R. Mercê.

Luiz Antonio de Anhaia,
Presidente da Directoria da Companhia Ituana.

Bento Dias de Almeida Prado.

José Fernando de Almeida Barros Junior.

Luiz Augusto da Fonseca.

Antonio Aguiar de Barros.

ANNEXO N.° 11

Requerimento ao Presidente protestando contra a concessão de privilegios para navegação e linhas de Bonds

Copia

Illmo. e Exmo. Snr. Presidente da Provincia.

A Directoria da Companhia Ituana de Estradas de ferro vem respeitosamente protestar contra a concessão do privilegio autorisado pela Lei Provincial n.° 77 de 21 de Abril do corrente anno, recentemente publicada, para navegação do rio Piracicaba na parte comprehendida entre a Cidade do mesmo nome, e a ponte da estrada de ferro da Companhia Paulista, com direito aos concessionarios de estabelecer Estações, bem como linha de bonds, que partindo do referido rio, vão á C dade de Piracicaba e à Estação de Santa Barbara na mesma li-

nha ferrea Paulista, porque semelhante empreza offendendo direitos adquiridos, é immensamente prejudicial á Companhia Ituana e á Provincia, que tem grande interesse, como a maior accionista do ramal, cujo rendimento será sacrificado ; e ainda pela consequente diminuição do rendimento do tronco da estrada da mesma Companhia que tem garantia de juros da Provincia.

A Supplicante não vem levantar a questão da incompetencia do Poder Legislativo Provincial para conceder privilegio da navegação dos rios que a isso se prestam, que são propriedade da Nação, vem simplesmente offerecer á esclarecida consideração de V. Exc. as seguintes observações.

Em primeiro lugar :

Que a Lei Provincial n.° 11 de 26 de Março de 1874 fez extensivo o privilegio concedido á Companhia Ituana pela Lei n.° 34 de 24 de Março de 1870 aos ramaes, que partindo de Indaiatuba vão terminar nas Cidades da Constituição (hoje Piracicaba) e Tieté, achando-se em trafego geral, desde o mez de Fevereiro de 1877, o ramal á Cidade de Piracicaba, dentro da qual acha-se a Estação terminal.

Consequentemente, nos termos do respectivo contracto de 10 de Outubro de 1870, clausulas 3.ª, 4.ª, 8.ª e 9.ª, tem a Supplicante o direito de impedir que outras emprezas possam carregar e descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem dentro da zona privilegiada ; o direito de construir ramificações de ferro, de madeira, ou de qualquer material conveniente, assim como de abrir canaes e estradas ordinarias para chamar concurrencia á sua linha principal ; o direito de preferencia para prolongar a linha, ou executar ramificações em qualquer ponto da mesma linha.

O mencionado privilegio, contra o qual a Supplicante protesta, não offende simplesmente aquelles imprescriptiveis e importantes direitos, anniquilla-os completamente, causando immenso prejuizo tanto no presente como no futuro, porque é notorio, que actualmente o fim da nova Empreza é levar para a Estrada da Companhia Paulista a maior parte das cargas, generos e passageiros da Cidade e Municipio de Piracicaba onde se acha a estação terminal da Companhia Ituana ; e ao mesmo tempo, desde que não sejam respeitados os direitos desta Companhia, ficar virtualmente resolvida a questão de zona privilegiada que existe entre a Companhia Paulista e a Ituana, e por isso tambem o direito de prolongar-se a Ituana na zona em que póde fazer, é necessario, e já requereu.

Em segundo lugar :

Que achando-se affectas á deliberação da Assembléa Legislativa Provincial a questão de zona entre a Supplicante e a Companhia Paulista, que tinha sido levada ao conhecimento de V. Ex. ; e assim mais as representações da Supplicante pedindo designação de zonas, para os prolongamentos das linhas ou ramaes das ditas Companhias, e privilegio para a Supplicante prolongar sua estrada de ferro de Piracicaba ás Villas de Dous Corregos e Jahú, passando por Itaquery e Brotas ; e pendendo de decisão e deliberação da mesma Assembléa taes pretenções, aliás justas, não deve ser concedido privilegio algum que implique, quando mesmo aquelle de que se trata, não importasse uma usurpação, verdadeiro espolio de direitos incontestaveis da Supplicante, que em maxima parte são da Provincia, como já ficou mencionado.

A Supplicante prescinde de outras considerações, certa como está, que as razões que ficam ligeiramente expendidas, mereberão séria attenção de V. Exc., para salvaguardar os direitos da Provincia, identicos, senão mais importantes que os da Supplicante, e dignar-se sobreestar a concessão facultativa do privilegio a que se tem referido, até que a Assembléa Legislativa Provincial em sua futura reunião, resolva como entender de justiça, sobre as representações da Supplicante que lhe foram apresentadas, e que opportunamente será apresentada sobre o que tem allegado na presente.

E. R. Justiça.

Luiz Antonio de Anhaia,
Presidente da Directoria.
Bento Dias de Almeida Prado.
José Fernando de Almeida Barros Junior.
Luiz Augusto da Fonseca.
Antonio Aguiar de Barros.

S. Paulo: 1880: Typ. do «Correio Paulistano»