

Concessões, Contractos e Disposições diversas

CONCERNENTES

A'

COMPANHIA E. F. SOROCABANA

HOJE

União Sorocabana e Ituana



RIO DE JANEIRO

TYP. A VAPOR RUA DOS OURIVES 44

1893

Concessões, Contractos e Disposições diversas

CONCERNENTES

A'

COMPANHIA E. F. SOROCABANA

HOJE

União Sorocabana e Ituana



RIO DE JANEIRO

TYP. A VAPOR RUA DOS OURIVES 44

1893

INDICE

	Pag.
Approvação dos estudos de Tatuhy a Itararé, de Botucatu a Santa Cruz do Rio Pardo (Decreto n. 32 de 3 de Dezembro de 1839).....	46
Approvação dos estudos do prolongamento entre Santa Cruz do Rio Pardo e a margem do rio Paranapanema e fixação do preço de 30:000\$ por kilometro sobre o capital garantido pelo Decreto n. 10090 de 21 de Novembro de 1838 (Decreto n. 871 de 18 de Outubro de 1830).....	47
Approvação das plantas para construção de duas estações entre Botucatu e Rio Novo e modificação no tracado do prolongamento, na linha de Botucatu e Tibagy (Decreto n. 633 de 31 de Outubro de 1891).....	51
Approvação da planta dos terrenos a desapropriar para o prolongamento da linha ferrea até o porto de Santos (Decreto n. 814 de 7 de Maio de 1892).....	55
Approvação da planta para modificação da linha (Decreto n. 917 de 2 de Julho de 1892).....	55
Approvação dos estudos definitivos do prolongamento entre São Vicente e Santos (Decreto n. 913 de 2 de Julho de 1892).....	56
Approvação da modificação do trecho para a estação de São Vicente.....	65
Approvação dos estudos definitivos da variante entre os kilometros 421, 733 e 490 da linha de Botucatu a Tibagy.....	66
Approvação dos estudos definitivos do prolongamento para Santos nos trechos entre os kilometros 13, 1—24 (S. Vicente e Serra) e 22—35 (Pinheirinhos e Santos).....	66
Autorisação para funcionar e approvação de estatutos (Decreto n. 1729 de 21 de Maio de 1871).....	3
Autorisação do Governo Federal para poder passar para a linha de S. João a Santos o pessoal da construção dos outros prolongamentos para mais promptamente concluir-se a dita linha para Santos (Aviso do Ministerio da Agricultura de 9 de Setembro de 1892).....	56
Concessão de garantia de juro de 6 % ao anno sobre o capital empregado até o maximo de 30:000\$ por kilometro para a construção dos prolongamentos da estrada entre Tatuhy e a divisa da provincia do Paraná entre Botucatu e o rio Paranapanema (Decreto n. 10090 de 21 de Novembro de 1838).....	29
Concessão do privilegio, sem garantia de juro, para construção do prolongamento de S. João ao porto de Santos (Decreto n. 436 F de 1 de Julho de 1891).....	48
Contracto entre o Governo Provincial de S. Paulo e o Presidente da Companhia concedendo a esta privilegio para custeio e gozo de uma estrada de ferro o juro de 7 % ao anno (18 de Julho de 1871).....	4

	PAG.
Contracto com o Governo Geral relativo á garantia de juro (14 de Janeiro de 1875).....	22
Contracto com o Governo Provincial (S. Paulo) para conclusão das obras e modificação de alguns pontos do de 13 de Julho de 1871 (5 1 ^a Fevereiro de 1875).....	25
Contracto com o Governo Federal relativo ao prolongamento de S. João a Santos (Certidão).....	51
Contracto entre o Governo estadual de S. Paulo e as Companhias E. F. Sorocabana e E. F. Ituauna para a fusão de ambas sob o nome de <i>União Sorocabana e Ituauna</i> e desistência de garantia de juros (24 de Maio de 1892).....	57
Decisão do Governo Federal sobre o protesto da Estrada de Ferro ingleza (de Santos) contra a concessão á Companhia Sorocabana do prolongamento até o porto de Santos (22 de Março de 1892).....	51
Fiança de juro de 7 % ao anno, durante 30 annos sobre o capital de 1.000:000\$ (Decreto n. 5538 de 26 de Dezembro de 1874).....	18
Isempção de direitos sobre o material fixo, rodante e flutuante e mais objectos que receber da Europa (Decreto n. 2146 de 8 de Março de 1873).....	17
Modificação dos arts. 2 e 36 dos Estatutos (Decreto n. 5310 de 26 de Dezembro de 1874).....	21
Prorogação por dous mezes, do prazo da clausula 2 ^a do Decreto n. 10090 de 24 de Novembro de 1888 para a apresentação dos estudos do prolongamento entre Botucatu e Santa Cruz do Rio Pardo (Decreto n. 10219 de 31 de Maio de 1889).....	45
Prorogação por tres mezes, dos prazos n.ºs 2 e 3 da clausula 2 ^a do Decreto n. 10090 de 24 de Novembro de 1888 para apresentar os estudos definitivos dos trechos entre Itapeitinga e a divisa da Provincia do Paraná e entre Santa Cruz do Rio Pardo e as margens do Rio Paranapanema (Decreto n. 10335 de 5 de Setembro de 1889).....	45
Prorogação, por tres mezes do prazo para apresentação dos estudos do trecho entre Santa Cruz do Rio Pardo e as margens do rio Paranapanema (Decreto n. 256 de 12 de Março de 1890).....	46
Prorogação por 5 annos, a contar da approvação dos estudos definitivos, para conclusão das obras de construção dos prolongamentos (Decreto n. 826 de 9 de Outubro de 1890).....	47

ANNEXOS

Instruções para o serviço de tomada de contas das Companhias de Estradas de ferro que gosam de garantia de juro ou subvenção pela União.....	14
Interpretação official sobre o sentido das expressões — <i>somma effectivamente empregada na construção</i>	13
Regulamento para o serviço de fiscalisação das estradas de ferro da União (Decreto n. 1164 de 9 de Dezembro de 1892).....	3

Companhia Estrada de Ferro Sorocabana

Companhia Estrada de Ferro Sorocabana

Decreto nº. 4729 de 24 de Maio de 1871

**CONCEDE À COMPANHIA SOROCABANA A NECESSÁRIA AUTORIZAÇÃO PARA
FUNCIONAR E APROVA OS RESPECTIVOS ESTATUTOS.**

Attendendo ao que me requereu a Companhia Sorocabana, destinada a construir e custear uma estrada de ferro entre a Capital da Provincia de S. Paulo e a fabrica de ferro de Ipanema, passando por Sorocaba e S. Roque, devidamente representada: Tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho do Estado, Hsi por bem conceder-lhe a necessaria authorisação para funcionar e approvar os respectivos estatutos, com as modificações que com esto balxam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar, Palacio do Rio de Janeiro, em 21 de Maio de 1871, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.—Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

**MODIFICAÇÕES A QUE SE REFERE O DECRETO Nº 4729 DESTA DATA FEITAS
NOS ESTATUTOS DA COMPANHIA SOROCABANA.**

I

Art. 1.º A Companhia propõe-se construir uma via ferrea da fabrica de Ipanema á Cidade de S. Paulo, passando por Sorocaba e S. Roque, e não um ramal do Itú á Sorocaba.

II

Art. 36. O capital da Companhia será de 4.000:000\$000 e não de 1.200:000\$000.

Palacio do Rio de Janeiro, em 21 de Maio de 1871.—*Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.*

Contracto de 18 de Julho de 1871

Termo do contracto que assignou Luiz Matheus Maylasky, presidente da directoria da Companhia Sorocabana

Aos 18 dias do mez de Julho de 1871 no palacio do governo da provincia de S. Paulo, perante o Illm. e Exm. Sr. Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior, presidente da provincia, compareceu Luiz Matheus Maylasky na qualidade de presidente da directoria da Companhia Sorocabana, e com procuração bastante dos mais membros da mesma directoria, a fim de contractar a construcção da estrada de ferro do Ipanema a esta capital, em virtude das leis provinciais n.º 31 de 21 de Março de 1870 e n.º 33 de 23 de Março do corrente anno e por ambos foi estipulado o seguinte:

I

O governo provincial concede á Companhia Sorocabana, cujos estatutos foram approvados pelo decreto n.º 4723 de 21 de Maio de 1871, privilegio exclusivo pelo espaço de 90 annos, contados da data do presente contracto para construcção, custeio e gozo de uma estrada de ferro, que da fabrica de S. João do Ipanema se dirija a esta Capital, passando pelas cidades de Sorocaba e S. Roque.

II

No fim de 90 annos cessará o privilegio concedido á Companhia Sorocabana: esta porém na forma dos seus estatutos approvados pelo governo conservará pleno dominio sobre a estrada de ferro e seus pertences, podendo custear-a e gozar-a, como bem lhe approuver, salvo sempre o direito de desapropriação que compete ao governo pela clausula 31 deste contracto.

III

Durante os 90 annos de privilegio o governo provincial não fará concessão para organização de empresas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de 31 kilometros de cada lado e na mesma

direcção da estrada que se construir em virtude do presente contracto, excepto se houver accordo com a Companhia Sorocabana. Esta prohibição não impedirá a construcção de outros caminhos de ferro que, posto comecem no mesmo ponto, tenham todavia direcção differente. A esses caminhos será permittido approximarom-se o até cruzarem a linha da estrada de ferro da Companhia Sorocabana, com tanto que dentro da zona privilegiada não possam as respectivas empresas carregar ou descarregar generos ou passageiros, recobendo frete ou passagem. O governo provincial terá o direito de escolher entre as estações da linha deste contracto as que deverão servir de pontos de junção ás ramificações ou de entroncamento de novas linhas ferreas.

Só, porem a Companhia Sorocabana julgar-se prejudicada pela escolha poderá recorrer ao juizo arbitral pela maneira estabelecida no artigo 36 deste contracto.

IV

A Companhia Sorocabana poderá, de accordo com o governo provincial, construir ramificações de ferro, de madeira, ou de qualquer material conveniente, assim como abrir canaes e estradas ordinarias, para chamar concurrencia á sua linha principal.

V

A estrada de ferro de que trata o presente contracto, será construida por um systema economico, observada a largura de um metro entre os eixos dos trilhos e segundo o plano que for apresentado pela respectiva Companhia e approvedo pelo governo provincial.

Haverá accomodações apropriadas, guardas, signaes, etc., em todos os pontos em que caminhos publicos atravessarem a linha ferrea na sua superficie, e cercas ou vallos onde forem indispensaveis para evitar-se o ingresso de bois ou cavallos na mesma linha.

VI

A Companhia Sorocabana apresentará á presidencia da provincia no prazo de um anno, quando muito, contado da data da assignatura deste contracto, o projecto definitivo da estrada que se comporá da planta e perfil longitudinal, typo das obras de arto, orçamento e um relatorio circumstanciado; podendo a apresentação ser feita por partes respectivas ás diversas secções á proporção quo aquellas se apromptarem.

VII

A presidencia decidirá dentro de 30 dias se approva ou não aquelle projecto, mas se no fim deste prazo não tiver apresentada objecções a respeito, será o mesmo projecto considerado como approved e admittido e a Companhia terá o direito de proceder immediatamente á construcção das obras como se tal approvação tivesse sido dada expressamente. Se, porem, a presidencia fizer objecção no sentido de insufficiencia do projecto recorrer-se-ha a juizo arbitral, na fórma prescripta neste contracto.

VIII

Os trabalhos da estrada deverão ser principiados dentro do prazo de 18 mezes a partir da presente data, e concluidos, a contar da terminação desse prazo, no de 8 annos quanto á parte que se prolonga de S. Paulo a Sorocaba e de 10 até o ponto terminal em Ipanema.

Por falta de cumprimento de uma ou outra destas obrigações, a Companhia poderá ser multada pelo governo provincial na quantia de 2:000\$000, e este lhe marcará mais um anno para o começo ou ultimação dos trabalhos, pagando a mesma Companhia pela mora de cada um semestre de prazo 5:000\$000. Findo o anno e imposta a multa do ultimo semestre, será esta seguida da perda do privilegio e mais favores concedidos no presente contracto, salvo se a mora for proveniente de causa imprevista ou invencivel por parte da Companhia, julgada tal na fórma da legislação que rege semelhantes contractos.

Cessarão tambem o privilegio e mais favores se depois de tola a linha ter sido aberta ao publico; fór a Companhia declarada incapaz de continuar seus trabalhos ou se interromper a circulação por espaço maior de um anno, sem causa justificada.

IX

Quando a Companhia perca o privilegio e mais favores deste contracto por falta de conclusão de parte da estrada, nos termos da condição antecedente, conservará todavia a plenitude de seus direitos sobre as obras que tiver feito, e sobre a propriedade do que houver adquirido, porem o valor de todas as terras publicas, madeiras ou outros materiaes que lhe tiverem sido cedidos gratuitamente pelo governo, assim como o total dos juros que o thezouro provincial lhe houver pago sobre o capital despendido e realiado, serão restituídos, cabendo neste caso ao administrador da provincia o direito, se assim julgar conveniente, de desapropriar a linha e

outra qualquer propriedade da Companhia, segundo a lei de desapropriação por utilidade publica.

X

Quando se julgar conveniente prolongar a linha da estrada de ferro além do Ipanema ou construir outras linhas, que sejam ramificações da mesma estrada, será a Companhia Sorocabana, em igualdade de condições, preferida para tais empresas.

XI

No caso de serem as empresas de que tracta o artigo precedente concedidas a outra companhia ou pessoa, a Companhia Sorocabana, não poderá oppôr-se a que as novas estradas ou ramificações se juntem á sua linha.

N'este caso terá o governo direito de regular a policia do serviço e a taxa das tarifas que as novas linhas deverão pagar áquella companhia. Por seu lado a Companhia Sorocabana adquirirá igual direito com igual onus, ao uso das novas linhas que lhe não pertencem, salvo por mutuo consentimento, ficando-lhe somente estabelecido o direito de transito.

Quaesquer questões, que possam suscitar-se a este respeito, serão decididas por arbitros, na fórma estipulada no presente contracto.

XII

A Companhia Sorocabana terá o direito de desapropriar, na fórma da legislação vigente os terrenos e edificios, materiaes de construcção ou outros objectos de propriedade particular, que possam ser necessarios para o leito da estrada de ferro, para suas estações e mais obras: gozando de todos os favores que a tal respeito concedam as leis a estradas geracs e provinciaes.

XIII

A presidencia da provincia prestará á Companhia todo o auxilio compativel com as leis, para que possa esta realizar a arrecadação das taxas estabelecidas e para que sejam respeitadas as guardas e empregados que a mesma Companhia tenha de admittir no empenho de zelar em pela observancia dos seus regulamentos e manterem a policia da estrada de ferro.

XIV

E' permitido á Companhia para este fim e para manter seus regulamentos e conservar a ordem nas estações e na linha da estrada de ferro, ter á sua custa um certo e limitado numero de guardas que poderão andar armados, de conformidade com o art. 43 do Decreto n.º 1330 de 23 de Abril de 1857. Estes guardas, porém, ficarão sujeitos á inspecção das autoridades locais e deverão ser cidadãos brasileiros.

XV

O governo provincial garante á Companhia Sorocabana, durante o prazo de 99 annos, a contar da primeira chamada de suas acções, juros de 7% ao anno, pagavel de seis em seis mezes, sobre o capital realizado até a somma de 4.000:000\$000.

XVI

O capital da Companhia, que tem a sobredita garantia de juros só se comporá das seguintes verbas:

1.ª Dinheiro despendido com levantamento de plantas, organização de projectos, explorações, orçamentos, annuncios, impressões, mappaes, gazetas, portos de cartas, despesas de viagem para os trabalhos, e as demais necessarias para que a Companhia possa levar a effeito a construcção da estrada, tudo sujeito ao exame que a presidencia julgar conveniente.

2.ª As sommas despendidas com acquisição de terrenos e indemnizações aos proprietarios ou outros prejudicados e com a construcção ou acquisição das obras necessarias para seu uso, com estações, armazens, telheiros, depositos, officinas, casas de machinas, escriptorios, casas, reservatorios d'agua, bombas, encanamentos, plataformas, giradores, passadeiras, pontes, signaes, trilhos, manôes, linhas telegraphicas, e todas as outras cousas concernentes e consideradas como constituindo e pertencendo ás obras de uma estrada de ferro.

3.ª O custo do primeiro e completo lote de machinas, locomotivas, carruagens de passageiros, carretões para mercadorias e de todo o machinismo, que se considera como formando parte do capital; sendo seis o numero das locomotivas, doze o das carruagens e com o dos vagões. A renovação, porém, augmento e reparos do material rodante e de tracção, deverão ser lançados nas contas correntes annuaes da receita e despesa, e não adicionadas ao capital.

4.ª As despesas de administração durante os trabalhos da estrada e antes da sua abertura ao publico serão tambem annexas ao capital, mas as que se fizerem depois da abertura da estrada ao publico, pertencerão á conta corrente da receita e despesa.

XVII

O maximo do capital relativo ás despesas desta estrada, pelo que respeita á garantia de juros, em hypothese nenhuma poderá exceder de 4.000:000\$ na forma da citada lei provincial, comprehendidas todas e quaesquer despesas que possam ser feitas, seja qual for a sua denominação ou natureza. Se em qualquer tempo a Companhia precisar de maior capital, além dos 4.000:000\$ deverá obtel-o pelo meio que julgar conveniente, por sua conta e risco e só com a sua garantia.

XVIII

Para regularisar o pagamento dos juros enquanto a estrada não chegar ao seu termo e o capital acima fixado não for empregado em sua totalidade serão observadas as seguintes regras:

1.ª O sobredito juro de 7 % correrá desde o dia em que se verificar qualquer entrada de fundos ou chamadas, em referencia á quantia que effectivamente entrar para o cofre da Companhia, deduzido porém o que for percebido de juros sobre essa quantia, quando pela falta de urgencia de despesas possa ser depositada em algum banco.

2.ª A Companhia contudo não poderá fazer chamadas se não á proporção que for necessario dinheiro para occorrer aos trabalhos da estrada, conservando porém em disponibilidade certa quantia com que possa acudir a despesas imprevistas. Para que porém, tenha logar o que fica estipulado cumpre que o presidente da provincia seja prevenido e que perante elle se demonstre a necessidade da chamada na forma dos estatutos da mesma Companhia.

3.ª Qualquer renda liquida que tiver a Companhia no trafego de uma ou mais secções da linha ferrea (no caso de ser ella aborta por secções) será abatida dos juros que tiverem de ser pagos por parte da provincia para se preencher o minimo de 7% sobre o capital despendido e realiado.

XIX

Todas as despesas assim annuaes como semestraes e quaesquer outras que constituem o capital que tem garantia de juro deverão ser reaes e devidamente provadas ao presidente da provincia do modo e na época que elle determinar.

A presidencia terá direito de mandar fazer os exames que julgar necessários para fiscalisar a exactidão das despesas, assegurar os meios adaptados e efficazes no sentido do effectuarem-se as obras da estrada com a maior economia e de ser esta também observada na administração e custeio.

Para este effeito a Companhia franqueará á administração provincial todos os seus livros, proporcionando-lhe quaesquer outros esclarecimentos de que esta possa precisar.

XX

Se em qualquer tempo, depois de completa o aborta toda a estrada ou pelo menos aberta até a Cidade de Sorocaba, for interrompida o trafego por motivo não justificado, a Companhia deixará de receber os juros garantidos pela provincia, durante o tempo da interrupção até que atinja o prazo de um anno, findo o qual perderá o privilegio de conformidade com o disposto no artigo 8º do presente contracto.

XXI

A suspensão de garantia de juros e a perda do privilegio só terão logar nos casos expressos no presente contracto por acto motivado da presidencia, com recurso para o conselho de estado.

XXII

Se a Companhia em qualquer tempo julgar conveniente renunciar a garantia de juros, pode-o-ha fazer, indemnizando o governo provincial de quaesquer desembolsos que tenha feito por conta da mesma garantia.

Neste caso cessará a ingerencia que o governo tem sobre os negocios da Companhia, e também a parte de lucros que lhe compete em conformidade da clausula 23 deste contracto, salvo porém o direito de regular de accordo com a Companhia a tarifa de transportes, segundo o disposto na clausula 23, bem como de manter a policia e segurança da estrada.

XXIII

Sempre que os dividendos da Companhia excederem de 10% ao anno, o excesso será, na forma dos estatutos da mesma Companhia, repartido igualmente entre esta e o governo provincial.

XXIV

Se os lucros liquidos da Companhia excederem em dous annos consecutivos a 12%, terá o governo provincial o direito de exigir della diminuição nas taxas de transportes, de conformidade com os referidos estatutos.

XXV

Durante o tempo do privilegio a Companhia cobrará pelos transportes de mercadorias e passageiros os preços que forem marcados em uma tabella organizada de accordo com o governo provincial, observadas as seguintes bases:

1.ª Para os generos de produção do paiz que se destinarem principalmente á exportação, como café, assucar, algodão, fumo, couros e outros semelhantes o maximo do preço não excederá de vinte réis por arroba em legua de tres mil braças e para os de alimentação, como feijão, milho, arroz, farinha, queijos, batatas, toucinho, carne e outros semelhantes, não excederá de quinze réis por arroba na mesma distancia. Este será também o maximo para os generos alimenticios de importação, taes como sal, farinha de trigo e peixe salgado.

2.ª Para os generos de importação não comprehendidos no numero antecedente o maximo do preço será de trinta réis pelo mesmo peso e distancia.

3.ª Poderão ser sujeitos a uma tarifa mais elevada do que os dos numeros primeiro e segundo, quer sejam de exportação, quer de importação, os objectos que por motivo de seu grande volume e pouco pezo são de desvantajosa condução, como mobilia, caixa com chapéos e outros semelhantes, podendo nestes casos o preço ser elevado até o dobro das respectivas classes.

4.ª Dependerão de tarifa mais elevada do que a precedente os artigos de condução perigosa, como polvora, kerosene e os de maior responsabilidade para a Companhia, em virtude de sua fragilidade, taes como pianos, louças, vidros, etc., ou os de grande valor e pequenos volumes, como ouro, prata, joias, moeda papel, etc.

5.ª Haverá uma tarifa especial para os animais vivos de qualquer especie que sejam a outra para as madeiras, pedras ou metaes de grande peso ou dimensões.

6.ª O maximo do preço de transporte para passageiros do primeira classe será de 600 réis por cada legua de 3.000 braças e metade para os de segunda classe.

A Companhia fará duas divisões de assentos ou logares para os passageiros com as necessarias accomodações e com a designação de primeira e segunda classe de viajantes.

Os wagões serão construídos segundo o systema que o clima e outras circumstancias exigirem.

Tudo quanto se referir a bagagem e preços será regulado com a maior clareza e precisão.

Fixar-se-ha um preço proporcionalmente mais elevado para as viagens pequenas do que para as mais longas.

Far-se-ha um abatimento nos preços para as pessoas que viajarem regularmente entre certos pontos.

7.ª Os comboios especiaes extraordinarios para o serviço de particulares, assim como os wagões separados para familias, sociedades ou grupos de passageiros serão sujeitos a regras especiaes que depois de fixadas serão applicadas a todos.

8.ª As listas dos preços autorizados serão impressas e expostas em logar saliente e accessivel de cada estação. As horas de partida e chegada de cada comboio serão declaradas nas referidas listas.

9.ª Estabelecer-se-hão diminuições de preço a favor das crianças menores de 12 annos e terão passagem livre os menores de trez quando sejião conduzidos no collo.

10.ª A Companhia não exigirá quantia alguma a titulo de armazenagem pelos objectos entregues nos seus depositos, salvo o que for estipulado no respectivo regulamento por qualquer demora que haja em expedil-os, quando não tenham sido procurados por seus donos, qualquer que seja o motivo dessa demora.

11.ª A Companhia tambem não cobrará taxa adicional pela carga ou descarga, armazenagem ou deposito do objecto, se essa despesa não estiver expressamente mencionada na tabella dos preços de transportes.

12.ª Finalmente será obrigada a transportar nos seus comboios todos os objectos que forem trazidos ás respectivas estações sendo as regras para a ordem de preferencia, (si se fizerem mister outras, além da prioridade na entrada nas mesmas estações) estabelecidas com clareza na mencionada tabella e as mesmas para todos, excepto para o governo geral ou provincial.

XXVI

As obras da projectada estrada de ferro não impedirão em tempo algum o livre transitio das estradas actuaes e de outras que para commodidade publica se abrirem, nem a Companhia poderá exigir on-cargo ou taxa de qualquer natureza que seja pelo cruzamento de estradas, por baixo, por cima ou ao nivel da do presente contracto. Nestes cruzamentos todas as obras necessarias serão construídas, conservadas e reparadas á custa da Companhia Sorocabana, salvo se a construcção for exigida pela presidencia depois de concluída a es-

trada de ferro da mesma Companhia; neste caso, as despesas serão feitas por conta da provincia, ou da empresa a que pertencerem as ditas estradas.

XXVII

A Companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro uma linha telegraphica que estará sempre prompta para o serviço do governo, pagando este pelos seus telegrammas sómente a quinta parte da taxa que teriam de satisfazer os particulares nas mesmas circumstancias, isto, sem prejuizo de qualquer linha que o governo geral ou provincial queira estabelecer á sua custa ao longo da mesma estrada.

XXVIII

As malas dos correios e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos cofres publicos serão transportados gratuitamente pelos carteiros da Companhia, porém ao cuidado e por conta e risco do governo; as sommas de tal sorto remetidas serão selladas em caixa.

Pelo transporte de todos os demais objectos pertencentes á administração geral ou provincial pagarão estas 20 % menos do que os particulares por objectos semelhantes. Para o serviço do correio far-se-ha uma divisão em um dos carros de freio ou de passageiros de segunda classe, com espaço para tres homens, e com as necessarias accomodações para receber as malas e ficarem dispostas de maneira que se facilite o serviço.

Se o governo exigir para este serviço maior espaço do que se acha convencionado no periodo antecedente, a Companhia fornecel-o-ha mediante uma indemnisação por parte dos cofres publicos.

Nas estações ou parte dellas terá o governo o direito de fazer as obras necessarias para o serviço da entrega das malas aos vehiculos ou pessoas que as tiverem de conduzir para o estabelecimento de agencias de correio.

Dous passageiros terão transportes gratis todos os dias nos wagões da classe correspondente á sua posição social, indo em serviço do governo; a bagagem de cada um delles irá livre até o peso de tres arrobas, não comprehendidos os instrumentos necessarios para o desempenho de suas obrigações.

XXIX

Se o governo geral ou provincial tiver de mandar tropa para alguma parte, e quizer utilizar-se da estrada de ferro, a Companhia será obrigada a pôr immediatamente á sua disposição, por metade dos

preços da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir, e empregar também nessa condução os meios de transporte do governo, que forem apropriados ao serviço da linha.

XXX

A Companhia transportará nas viagens ordinarias com a necessaria segurança os presos e seus respectivos guardas em carros pertencentes ao governo, e receberá por este serviço metade do preço pago pelos particulares por transporte em carros de segunda classe. Não obstante esta disposição, a Companhia deverá ter, pelo menos, um carro proprio para condução dos ditos presos e os transportará pelo mencionado preço, sempre que as autoridades competentes o requisitarem.

XXXI

A Companhia transportará gratuitamente de S. Paulo para qualquer ponto da linha em carros de segunda classe numero de colonos não excedente a cinco mil, na razão de mil quando muito em cada anno, que tiverem obtido concessão de terras e forem enviados por conta e ordem do governo geral ou provincial, precedendo aviso, e sendo os ditos colonos distribuidos em grupos, que não dificultem o transporte. Os colonos que forem remetidos por conta de particulares, além de serem empregados no serviço da lavoura, e que se apresentarem munidos de uma guia da repartição geral das terras publicas, ou da presidencia da provincia, pagarão metade dos preços que forem fixados para os passageiros de segunda classe.

XXXII

A companhia fornecerá á presidencia todos os dados estatísticos que esta exigir a respeito do trafego da linha, das sommas recebidas, por diversos titulos, das distancias percorridas, etc.

XXXIII

Quaesquer penas que se tiverem de impôr e as providencias necessarias, afim de assegurar ao publico a regularidade do serviço por parte da Companhia, e a esta o pagamento das passagens e fretes a que tem direito, serão o objecto de regulamentos policiaes organisados pela presidencia da provincia.

XXXIV

Se o governo julgar conveniente effectuar a desapropriação da estrada de ferro com todas as suas ramificações, podel-o-ha fazer sob as seguintes condições:

1.^a A desapropriação não terá logar antes de 30 annos depois da abertura de toda a linha ao publico, excepto por especial accôrdo entre o governo e a companhia.

2.^a O preço da desapropriação será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos ultimos cinco annos, comtanto que esse rendimento não seja menor de 7%.

3.^a A companhia receberá do governo uma somma em fundos publicos, que dê igual rendimento.

XXXV

Se depois de haver adquirido a propriedade da estrada de ferro e suas ramificações, quizer o governo dal-as em arrendamento e exploração, será para esse fim em igualdade de condições preferida a Companhia Sorocabana.

XXXVI

Quando as questões entre o governo e a Companhia Sorocabana versarem sobre conhecimentos technicos de engenharia, serão decididas por juizo arbitral do seguinte modo:

Cada uma das partes nomeará para juiz arbitro um engenheiro.

Se os dous assim nomeados não concordarem, combinarão as partes na escolha de um terceiro que decidirá, opinando por um ou por outro lado.

Se porém, não houver accôrdo nesta escolha, cada uma nomeará um engenheiro e dentre os dous, aquelle que fôr escolhido pela sorte, decidirá a questão acceitando um dos laudos proferidos.

Se as questões versarem, não, sobre materia de engenharia, e sim, sobre direitos, obrigações e respectivos interesses das duas partes contractantes o juizo arbitral será composto de homens, formados em direito, pelo mesmo modo estabelecido na clausula antecedente.

Fica entendido que só poderão ser nomeados arbitros, quer n'um, quer n'outro caso, pessoas que residam nesta provincia ou na capital do Imperio.

XXXVII

Logo que hajam divergencias entre o governo e a Companhia, para decisão das quaes seja necessario o juizo arbitral, qualquer das partes

dará aviso a outra a respeito dessa necessidade, indicando ao mesmo tempo o nome do arbitro que tiver escolhido.

Se dentro do prazo de 30 dias da data do aviso, a outra parte deixar de nomear o seu arbitro e de intimar a respectiva nomeação á primeira, o ponto em questão será considerado como concedido e abandonado pela parte que assim estiver em falta.

XXXVIII

O acto do sorteamento do arbitro será praticado nesta capital sob a presidencia do administrador da provincia, ou na cidade de Sorocaba sob a de pessoa de sua nomeação e em presença de membros da directoria, os quaes assignarão juntamente com elle o termo que se lavrar.

XXXIX

Em todos os casos em que se tenha de recorrer ao juizo arbitral, a parte contra a qual os arbitros decidirem, pagará todas as despesas do arbitramento.

XL

A Companhia Sorocabana além da directoria na cidade de Sorocaba terá onde julgar conveniente, dentro ou fóra do Imperio, seus agentes e prepostos; mas o fóro de suas questões judiciais será sempre o daquella cidade, sede da Companhia, salvo quando fór parte o governo, pois que então serão todas as questões tratadas perante o fóro desta capital.

XLI

A Companhia Sorocabana fica autorizada a contractar com a estrada de ferro de Santos a Jundiahy ou com qualquer outra o modo mais conveniente de funcionar, de sorte que seus interesses se harmonisem, bem como o celebrar com ellas qualquer contra cto, quer relativo á construcção, quer ao custeio da estrada que se projecta, precedendo approvação da presidencia da provincia.

XLII

O ordenado do engenheiro que a presidencia não dar, para fiscal da estrada de que trata o presente contracto será pago pela companhia e incluído nas despesas do custeio da mesma estrada, desde a data em que esta for aberta ao trafego, não excedendo, a seis contos de réis (6:000\$) annuaes.

Extingue-se porem esta obrigação nos casos previstos no presente contracto, em que cessa a garantia de juros por parte da provincia.

E por firmeza de tudo mandou o mesmo Exm. Sr. Dr. Presidente da provincia lavrar o presente termo, que assigna com o Presidente e membros da Directoria da Companhia Sorocabana.

Pagou, como consta da guia datada de 13 do corrente assignada pelo Sr. official maior, no impedimento do Sr. Secretario, a quantia de (40\$) quarenta mil réis de emolumentos, como se vê da nota da repartição competente lançada no verso da referida guia: e mais a quantia de (500\$) quinhentos mil réis do respectivo sello conforme a nota também lançada na mesma. E eu Firmino José Barboza, official maior, no impedimento do Secretario o subscreevo, José Fernandes da Costa Pereira Junior, Luiz Matheus Maylasky por si e por procuração do Antonio Joaquim da Roza, Francisco Ferreira Leão, Antonio Lopes de Oliveira e Vicente Eufrasio da Silva Abreu. Conforme. No impedimento do Secretario, o official maior.—*Firmino José Barboza.*

Decreto n. 2148 de 8 de Março de 1873

AUTORISA O GOVERNO PARA CONCEDER Á COMPANHIA ESTRADA DE FERRO DE S. PAULO Á FABRICA DE FERRO DE IPANEMA ISENÇÃO DE DIREITOS SOBRE O MATERIAL FIXO, RODANTE E FLUCTUANTE, E MAIS OBJECTOS QUE RECEDER DA EUROPA.

Hei por bem sancionar e mandar que se execute a resolução seguinte da Assembléa Geral:

Art. 1.º E' autorizado o Governo para conceder á companhia Estrada de Ferro de S. Paulo á fabrica de ferro de Ipanema, passando por Sorocaba, isenção de direitos de importação ou de quaesquer taxas sobre o material fixo, rodante e fluctuante, appparelhos, machinas, ferramentas, combustivel e qualquer material que receber da Europa; fixando o mesmo governo previamente a quantidade e a qualidade dos objectos que houverem de ser favorecidos com a isenção.

Art. 2.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

O Visconde do Rio Branco, Conselheiro do Estado, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Theouro Nacional, assim tenha entendido e o faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 8 de Março de 1873, 52.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Visconde do Rio Branco.

Chancellaria-mór do Imperio — Manoel Antonio Duarte de Azevedo.

Transitou em 14 de Março de 1873. André Augusto de Paiva Fleury.

Publicado na Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda em 15 de Março de 1873.—José Severiano da Rocha.

Decreto n. 5838 de 26 de Dezembro de 1874.

CONCEDE DURANTE 30 ANNOS. FIANÇA DE JURO DE 7% AO ANNO, SOBRE A SOMMA DE 600:000\$, PARTE DO CAPITAL DA COMPANHIA SOROCABANA, GARANTIDO PELA ASSEMBLÉA PROVINCIAL DE S. PAULO; E BEM ASSIM A GARANTIA DE IGUAL JURO SOBRE O MAXIMO CAPITAL ADDICIONAL DE 400:000\$000.

Attendendo ao que Me requerem a Companhia Sorocabana, Hei por bem Conceder-lhe fiança, durante 30 annos, do juro de 7% ao anno, sobre a somma de seiscentos contos de réis (600:000\$) parte do capital de cinco mil oitocentos contos de réis (5:800:000\$) garantido pelas Leis da Provincia de S. Paulo n.º 33 de 29 de Março de 1871 e 31 de 5 de Abril de 1872 e bem assim a garantia de igual juro e pelo mesmo espaço de tempo sobre o maximo capital adicional de quatrocentos contos de réis (400:000\$), ficando o presente decreto dependente da approvação do Poder Legislativo, de accôrdo com as condições que com este baixam assignadas por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, qui assim o tinha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 26 de Dezembro de 1874 quinquagesimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 5838 DESTA DATA

I

E' concedida á Companhia Sorocabana a fiança do Estado para o pagamento do juro de 7% ao anno sobre a quantia de seiscentos contos de réis, parte do capital de cinco mil e oitocentos contos de réis garantidos pelas Leis da Provincia de S. Paulo n.º 33 de 29 de Março de 1871 e 31 de 5 de Abril de 1872; e bem assim a garantia de igual juro sobre o maximo capital adicional de quatrocentos contos de réis.

Paragraphe unico. Tanto a fiança como a garantia de juros, ora concedidos, ficam dependentes da approvação do Poder Legislativo, e para que depois dessa approvação produzam todos os effeitos deverá

o contracto celebrado pela Companhia com o Presidente da Provincia de S. Paulo ser executado de accôrdo com as presentes clausulas.

II

A Companhia obriga-se a construir e a entregar ao transito publico, dentro de um anno desta data, toda a parte da estrada de ferro contractada, desde o Ipanema até Sorocaba; e bem assim a executar no restante da mesma estrada de S. Paulo todas as obras de segurança que ao Governo parecerem indispensaveis sob pena de caducarem todos os favores que lhe são concedidos pelo presente decreto.

III

Os preços dos transportes que se effectuarem por conta do Estado, serão regulados de conformidade com o que prescrevem os §§ 1º, 3º e 4º do art. 2º do Decreto n.º 5561 de 23 de Fevereiro de 1874.

IV

Nas despesas do custeio da estrada serão comprehendidas sómente as que se fizerem com o trafejo, administração, reparos ordinarios e occurrentes do trem rodante, renovação parcial da via permanente e outras que estiverem indicadas em contractos já celebrados com a Presidencia da Provincia ou que forem approvadas pelo Governo.

V

As despesas de obras novas, de renovações completas e augmento do trem rodante, e as substituições de via permanente em extensão maior de 1/2 kilometro, que forem excluidas do custeio da estrada, serão satisfeitas de conformidade com o que prescreve a clausula 5ª das que baixaram com o Decreto n.º 5607 de 25 de Abril de 1874, e em relação ao capital de 6.200:000\$; menos quanto á somma que tiver de ser lançada á conta do custeio, que fica reduzida a 150:000\$000.

VI

A liquidação das despesas de construcção e custeio e da receita da estrada para o pagamento da fiança ou da garantia de juros, referir-se-ha ao capital que for effectivamente despendido até o maximo de 6.200:000\$, servindo de base ao ajuste de contas com o Governo, a parte proporcional á somma de mil contos de réis, ou aquella por cuja garantia de juros responder o mesmo governo.

VII

Logo que os devidendos forem superiores a 8%, o excedente será repartido igualmente entre a Companhia e o Estado para indemnisação do juro que este tiver pago pela parte do capital garantido na forma da condição antecedente.

VIII

A fiscalização da estrada e do seu serviço será incumbida ao Engenheiro Fiscal e seus Ajudantes nomeados pelo Governo, e o exame e ajuste das contas para regular-se o pagamento dos juros garantidos, a uma comissão composta do Engenheiro Fiscal, de um agente da Companhia e de mais um empregado designado pelo Governo ou pelo Presidente da Província.

As despesas que se fizerem com essa fiscalização correrão por conta do Estado, durante o prazo da fiança e garantia de juros.

IX

A Companhia obriga-se:

1.º A entregar semestralmente ao Engenheiro Fiscal ou a remetter ao Governo um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos de construção, acompanhado da copia dos contractos de empreitada que celebrar, e da estatística do tráfego, abrangendo as despesas de custeio, convenientemente especificadas e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias medias por ellas percorridas, da receita das estações e da estatística dos passageiros, sendo estes devidamente classificados.

2.º A submeter à approvação do Governo, antes do começo dos trabalhos de construção e da abertura do tráfego, o quadro de seus empregados e a tabella dos seus respectivos vencimentos.

Qualquer alteração posterior dependerá igualmente de autorisação do Governo.

X

A responsabilidade do Estado pela fiança dos juros de 7% ao anno sobre a quantia de 600:000\$, parte do capital de 5.800:000\$ garantido pelas Leis da Província de S. Paulo, ns. 33 de 29 do Março de 1871 e 31 de 5 de Abril de 1872, e pela garantia de igual juro sobre o maximo capital adicional de 400:000\$, será effectiva durante 30 annos a datar da installação dos trabalhos da estrada entre o Ipanema e Sorocaba, uma vez obtida a approvação do Poder Legislativo; e de conformidade com o contracto celebrado com o Presidente da Provin-

cia de S. Paulo em 18 de Julho de 1871, em tudo que não for aqui modificado.

Fica, porém, salvo ao Governo o direito de suspender temporariamente o pagamento dos juros a que se obriga, pela não observancia de qualquer das precedentes clausulas.

Essa suspensão cessará desde que for justificada por causa de força maior a falta em que incorrer a Companhia, ou esta reparar.

XI

A parte da garantia de juros, que pela fiança ou garantia do Estado couber ao Governo, será paga por semestres vencidos, em presenca dos balanços de liquidação da receita e despesa, de construção e custeio da estrada, exhibidos pela Companhia, e devidamente examinados e authenticados pelos Agentes do Governo, mencionados na condição 9.ª

Palacio do Rio de Janeiro, em 26 de Dezembro de 1874 — José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Decreto n. 5840 do 26 de Dezembro de 1874

MODIFICA OS ARTS. 2º E 36 DOS ESTATUTOS DA COMPANHIA SOROCABANA:

Attendendo ao que me requereu a Companhia Sorocabana, devidamente representada, e tendo ouvido o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado exarado em consulta de 22 de Novembro do corrente anno, Hei por bem Modificar os arts. 2º e 36º de seus estatutos que foram approvados pelo Dec. n. 4.726 de 24 do Maio de 1871, sendo substituidos pelos que com este baixam assignados por José Fernandes da Costa Pereira Junior, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de Dezembro de 1874, 53º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador, José Fernandes da Costa Pereira Junior.

MODIFICAÇÕES A QUE SE REFERE O DECRETO N. 5840 DESTA DATA

I

A redacção do art. 2º fica nos seguintes termos:

« A sede da Companhia Sorocabana será na cidade de Sorocaba, podendo porém ser removida para a cidade de S. Paulo ou do Rio de Janeiro ou outra qualquer localidade fora do Imperio. Se a mudança for para fora do Imperio, a directoria terá nelle um representante com amplos poderes para tratar todas as suas questões que serão decididas pelas Leis, Regulamentos e Tribunaes Brasileiros.

II

O art. 36 fica assim redigido:

«O capital da Companhia Sorocabana será de seis mil e duzentos contos de réis (6.200:000\$) dividido em 31 mil acções de 200\$ cada uma.»
Palacio do Rio de Janeiro, 26 de Dezembro de 1874. — *José Fernandes da Costa Pereira Junior.*

Contracto celebrado com o Governo Geral relativo á garantia de juros

CONTRACTO CELEBRADO ENTRE O GOVERNO IMPERIAL E O REPRESENTANTE DA COMPANHIA SOROCABANA ACERCA DA FIANÇA DO JURO DE 7% AO ANNO, SOBRE A QUANTIA DE 600:000\$ PARTE DO CAPITAL GARANTIDO PELA ASSEMBLÉA PROVINCIAL DE S. PAULO, E BEM ASSIM A RESPEITO DA GARANTIA DE IGUAL JURO SOBRE O MAXIMO CAPITAL ADDICIONAL DE 400:000\$ DEBAIXO DAS SEGUINTES CONDIÇÕES:

I

E' concedido á Companhia Sorocabana a fiança do Estado para o pagamento do juro de 7% ao anno, sobre a quantia de seiscentos contos de réis, parte do capital de cinco mil e oito centos contos de réis, garantidos pelas Leis da Provincia de S. Paulo, ns. 23 de 29 de Março de 1871 e 31 de 5 de Abril de 1872, e bem assim a garantia de igual juro sobre o maximo capital adicional de 400:000\$000.

Paragrapho unico. Tanto a fiança como a garantia de juros ora concedidos ficam dependentes da approvação do Poder Legislativo, e, para que, depois dessa approvação, produzam todos os effeitos, deverá o contracto celebrado pela Companhia, com o Presidente da Provincia de S. Paulo ser executado de accordo com as presentes clausulas.

II

A Companhia obriga-se a construir e a entregar ao transitio publico, dentro de um anno desta data, toda a parto da estrada de ferro contractada desde o Ipanema até Sorocaba, e bem assim a executar no restante da mesma estrada até S. Paulo todas as obras de segurança que ao governo pareçam indispensaveis, sob pena de caducarem todos os favores que lho foram concedidos pelo Decreto n.º 5.838 de 29 de Dezembro do anno passado.

III

Os preços dos transportes que se effectuarem por conta do Estado serão regulados de conformidade com o que prescrevem os §§ 1º, 3º e 4º do Artigo 22 do Decreto n. 5.561 de 28 de Fevereiro de 1874.

IV

Nas despesas do custeio da estrada serão comprehendidas sómente as que se fizerem com o trafego, administração, reparos ordinarios e occorrentes do trem rodante, renovação parcial da via permanente e outras que estiverem indicadas em contractos já celebrados com o Presidente da Provincia, ou que forem approvados pelo Governo.

V

As despesas de obras novas, de renovações completas e augmento de trem rodante e as substituições da via permanente em extensão maior de meio kilometro, que forem excluidas do custeio da estrada, serão satisfeitas de conformidade com o que prescreve a clausula 5ª das que baixaram com o decreto n. 5.637 de 25 de Abril de 1871 e em relação ao capital de 6.200:000\$, menos quanto á somma que tiver de ser lançada, á conta do custeio, que fica reduzida a 150:000\$000.

VI

A liquidação das despesas de construcção e custeio e da receita da estrada para o pagamento da fiança ou da garantia de juros, referir-se-ha ao capital que for effectivamente despendido até o maximo de 6.200:000\$, servindo de base ao ajuste de contas com o governo a parte proporcional á somma de 1.000:000\$, ou áquella por cuja garantia de juros responder o mesmo Governo.

VII

Logo que os dividendos forem superiores a 8%, o excedente será repartido igualmente entre a Companhia e o Estado para indemnisação do juro que este tiver pago pela parte do capital garantido na forma da condição antecedente.

VIII

A fiscalisação da estrada e do seu serviço será incumbida ao Engenheiro-fiscal e seus ajudantes nomeados pelo Governo; e o exame e ajuste de contas para regular-se o pagamento do juros garantidos, a

uma comissão composta do Engenheiro-fiscal, de um agente da Companhia, e de mais um empregado designado pelo Governo ou pelo Presidente da Provincia. As despesas que se fizerem com esta fiscalização correrão por conta do Estado durante o prazo da fiança e garantia de juros.

IX

A Companhia obriga-se:

1.º A entregar semestralmente ao Engenheiro-fiscal, ou a remetter ao Governo um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos de construção, acompanhado de copia dos contractos de empreitadas que celebrar, e da estatística do trafego, e abrangendo as despesas de custeio convenientemente especificadas, o o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita das estações e da estatística dos passageiros, sendo estes devidamente classificados.

2.º A submeter á approvação do Governo antes do começo dos trabalhos de construção e da abertura do trafego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos. Qualquer alteração posterior dependerá igualmente de autorisação do mesmo Governo.

X

A responsabilidade do Estado pela fiança do juro de 7 % ao anno sobre a quantia de 600:000\$ parte do capital de 5.800:000\$ garantidos pelas Leis da Provincia de S. Paulo ns. 33 de 29 de Março de 1871 e 31 de 5 de Abril de 1872 e pela garantia de igual juro sobre o maximo capital addicional de 400:000\$, será effectiva durante 30 annos, a datar da installação dos trabalhos da estrada entre o Ipanema e Sorocaba, uma vez obtida approvação do Poder Legislativo, e de conformidade com o contracto celebrado com o Presidente da Provincia de S. Paulo em 18 de Julho de 1871 em tudo que não for aqui modificado.

Fica, porém, salvo ao Governo o direito de suspender temporariamente o pagamento dos juros a qui se obriga, pela não observancia de qualquer das precedentes clausulas. Essa suspensão cessará desde que for justificada por causa de força maior a falta em que incorrer a Companhia ou esta a reparar.

A parte da garantia de juros, que pela fiança ou garantia do Estado couber ao Governo, será paga por semestres vencidos, em presença dos balanços de liquidação da receita e despesa da construção e custeio da estrada, exhibidas pela Companhia, e devidamente examinadas e authenticadas pelos agentes do Governo men-

cionados na condição 9.ª Em fô do que, se lavrou o presente contracto que é assignado pelo Illm. o Exm. Snr. Conselheiro Dr. José Fernandes da Costa Pereira Junior, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, por Luiz Matheus Maylasky, como Presidente da Companhia Sorocabana e pelas testemunhas abaixo declaradas.

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 14 de Janeiro de 1875. Assignados—*José Fernandes da Costa Pereira Junior*.—*Luiz Matheus Maylasky*. Como testemunhas—*Bernardo José de Castro e Virgílio Gomes da Silva Netto*.

Contracto de 5 de Fevereiro de 1875

CONTRACTO CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DA PROVINCIA E A COMPANHIA SOROCABANA, PARA CONCLUSÃO DAS OBRAS DA ESTRADA DE FERRO DO IPANEMA A S. PAULO E MODIFICAÇÃO DO CONTRACTO DE 18 DE JULHO DE 1871.

Aos 5 dias do mez de Fevereiro de 1875, no Palacio do Governo da Provincia de S. Paulo, perante o Exm. Sr. Dr. João Theodoro Xavier Presidente da Provincia, compareceu o Sr. Conselheiro Martim Francisco Ribeiro de Andrada, na qualidade de Advogado da Companhia Sorocabana e com procuração bastante do Presidente e mais membros da Directoria da referida Companhia Sorocabana, assim de contractar o prolongamento da estrada de ferro da dita Companhia até a Fabrica de Ferro do Ipanema e ramal da estrada de ferro da villa da Cotia, em virtude da Lei Provincial n. 34 de 5 de Abril de 1872, e bem assim de modificar o contracto de 18 de Julho de 1871, celebrado entre o Governo da Provincia e a mesma companhia, e por ambos foi estipulado o seguinte:

I

Fica em vigor o contracto de 18 de Julho de 1871 celebrado entre o Governo da Provincia e a Companhia Sorocabana da estrada de ferro do Ipanema a S. Paulo, com as modificações seguintes:

II

O Governo Provincial garante á Companhia Sorocabana da estrada de ferro do Ipanema a S. Paulo o juro de 7 % ao anno, pagavel de seis em seis mezes sobre o capital maximo de mil oitocentos contos de réis (1.800:000\$) na fórma da Lei Provincial n. 31 de 5 de Abril de 1872.

III

A referida garantia de juros não comprehende e nem se accumula com a garantia concedida á mesma companhia pelo Dec. n. 5.838 do 26 de Dezembro de 1871.

IV

Obriga-se a mesma Companhia a concluir e a entregar ao transitio publico, no prazo de doas annos, a contar de 1.º de Janeiro de 1875, toda a estrada de ferro desde o ponto terminal na Fabrica de Ferro do Ipanema até esta capital de S. Paulo.

§ 1.º Findo este prazo, se a Companhia nao tiver concluido todas as obras da estrada de ferro neste artigo referidas, concederá o Governo da Provincia mais um anno para aquelle fim, pagando a dita Companhia a multa de dez contos de réis (10:000\$) á Provincia por semestre de demora no correr deste prazo addicional ou a quantia proporcional ao tempo de demora na relação da multa aqui estabelecida.

§ 2.º Extincto este prazo addicional, perderá a mesma companhia o privilegio, garantia de juros e todos os demais favores que lhe são concedidos pelo Governo da Provincia na parte relativa á Secção comprehendida entre a Fabrica de Ferro do Ipanema e a cidade de Sorocaba e entrará para o Thesouro Provincial, com toda a importancia que houver já recebido dos cofres provinciaes, relativa a quantia do capital addicional de mil oitocentos contos de réis (1.800:000\$000).

V

Obriga-se a Companhia a construir um ramal de estrada de ferro de bitola de um metro entre trilhos, que partindo do ponto mais conveniente de sua estrada se prolongue até á villa da Cotia, sendo feita de commun accordo com o Governo da Provincia a escolha do ponto de partida na referida estrada, e a do terminal na villa precitada, na fórma da Lei Provincial n. 31 do 5 de Abril de 1872.

VI

Para a construcção do dito ramal da Cotia, reservará a Companhia a quantia de trezentos contos de réis (300:000\$) do capital addicional garantido pelo Governo da Provincia de que trata este contracto e Lei Provincial já citada no artigo anterior.

VII

Obriga-se a Companhia a construir este ramal da Cotia e a entregar-o ao transitio publico no prazo estipulado e que falta para a construcção de toda a estrada de ferro de Ipanema a S. Paulo, segundo o art. 8.º do contracto do 18 de Julho de 1871.

§ 1.º Findo este prazo perderá a Companhia o privilegio, garantia de juros e todos os demais favores que lhe são concedidos pelo Governo da Provincia em relação ao mesmo ramal, e restituirá ao Thesouro Provincial o que já houver recebido de juros em relação á quantia de trezentos contos de réis (300:000\$), de que trata o art. 6.º deste contracto.

VIII

Obriga-se a companhia a submeter á approvação do Governo da Provincia no prazo de dous annos, a contar de 1.º de Janeiro de 1875, os planos e orçamentos das obras do referido ramal; não podendo dar começo á execução dos trabalhos de construcção, sem previa approvação do projecto pelo Governo da Provincia.

IX

De conformidade com o dec. n. 4.653 de 23 de Dezembro de 1870 fica a companhia obrigada a pôr á disposição do Governo um fio telegraphico em toda a extenção de sua estrada de ferro desde o Ipanema até esta capital de S. Paulo e villa da Cotia, nos prazos respectivos e aqui estipulados para cada uma das secções de estradas de ferro do que trata este contracto, obrigando-se a estabelecer dous fios telegraphicos em vez de um em toda extenção da estrada de Ipanema á capital de S. Paulo e villa da Cotia.

X

Fica a Companhia obrigada a executar na secção do Ipanema a Sorocaba o projecto approvado pelo Governo da Provincia em data do 18 de Julho de 1872, construindo igualmente a estação e armazom de cargas no Ipanema e todas as demais obras desto na fórma do referido projecto.

XI

Obriga-se a companhia a comprar por conta do capital addicional garantido pelo Governo da Provincia, além do material rodante de que trata o § 3.º da condição 16.ª do contracto do 18 de Julho de 1871, mais duas machinas locomotivas, seis carruagens de passageiros,

sendo duas de primeira e quatro de segunda classe, de 12 wagões de mercadorias, logo que o serviço do tráfego e as necessidades da Provincia o exigirem. Se houver duvida a respeito desta necessidade de augmento, o juizo arbitral decidirá.

XII

O fundo de reserva de que trata o art. 53 dos estatutos da companhia, approvados pelo dec. n. 4.729 de 21 de Maio de 1871 se estenderá igualmente ao capital adicional garantido pelo Governo da Provincia.

XIII

A liquidação das despesas de construcção e custeio e da receita da estrada para o pagamento dos juros de garantia Provincial referir-se-ha ao capital que for effectivamente despendido na fórma dos §§ 1º, 2º, 3º e 4º do art. 16 do contracto Provincial de 18 de Julho de 1871 até o capital maximo de seis mil e duzentos contos de réis (6.200:000\$); servindo de base ao ajuste de contas com o Governo da Provincia a parte relativa á quantia de cinco mil e oito centos contos de réis (5.800:000\$), ou áquella por cuja garantia de juros responder o mesmo Governo Provincial.

XIV

As despesas de obras novas, de renovações completas e augmento de trem rodante e as substituições da via permanente em extensão mais de meio kilometro que forem excluidas da conta de custeio da estrada, serão satisfeitas por conta de fundo de reserva da Companhia. Enquanto o fundo de reserva não attingir a cento e cinquenta contos de réis (150:000\$), as despesas de que tracta a presente clausula correrão por conta do custeio.

E para firmeza de tudo mandou o Exm. Sr. Presidente da Provincia lavrar este termo de contracto que assigna com o conselheiro Martim Francisco Ribeiro de Andrada, na qualidade de procurador da Directoria da Companhia Sorocabana, cuja procuração fica archivada nesta Inspectoria Geral de Obras Publicas.

Pagou 493 de emolumentos como consta da guia assignada pelo Secretario da Inspectoria Geral de Obras Publicas, o bacharel Miguel Monteiro de Godoy, a qual nesta data fica archivada, cuja data da referida guia é de 5 de Fevereiro de 1875 e a do pagamento é de 11 de Fevereiro do mesmo anno. E eu Miguel Monteiro de Godoy, Secretario da Inspectoria Geral de Obras Publicas o subscrevo. — S. Paulo, 12 de Fevereiro de 1875. — *Martim Francisco Ribeiro de Andrada.* — *João Theodoro Xavier.*

Actos do Poder Executivo

Decreto n. 10.090 de 24 de Novembro de 1893

CONCEDE A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA DIVERSOS FAVORES, INCLUSIVE GARANTIA DE JUROS, PARA CONSTRUCÇÃO DOS PROLONGAMENTOS DA MESMA ESTRADA COMPREHENDIDOS ENTRE TATUHY E A DIVISA DA PROVINCIA DO PARANÁ, ENTRE BOTUCATU' E O RIO PARANAPANEMA.

Hei por bem conceder á Companhia da estrada de ferro Sorocabana privilegio para a construcção, uso e gozo do prolongamento da mesma estrada, desde Tatuhy, na provincia de S. Paulo, até ao ponto que fôr mais conveniente na divisa da Provincia do Paraná, passando pelas cidades de Itapetininga e Faxina e bem assim a garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que for empregado, quer no referido prolongamento quer no que, partindo de Botucatu' e passando por Santa Cruz do Rio Pardo, deverá terminar nas margens do rio Paranapanema abaixo da confluencia do Tibagy, até o maximo de 30:000\$ por kilometro, nos termos das autorisações conferidas ao Governó no § 1º do art. 7º da Lei n. 3337 da presente data, mediante as clausulas que com este baixam assignadas por Antonio da Silva Prado, Senador do Imperio, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 21 de Novembro de 1893, 67º da Independencia o do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Antonio da Silva Prado.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 10.090 DESTA DATA

I

E' concedido á Companhia da estrada de ferro Sorocabana privilegio por 74 annos para a construcção, uso e gozo do prolongamento da mesma estrada desde Tatuhy, na Provincia de S. Paulo, até ao ponto que fôr mais conveniente na divisa da Provincia do Paraná e passando pelas cidades de Itapetininga e Faxina.

Além desse privilegio o Governo concede os seguintes favores, quer para a construcção do referido prolongamento, quer para a do que, partindo de Botucatu' e passando por Santa Cruz do Rio Pardo, deverá terminar nas margens do rio Paranapanema, abaixo da confluencia do Tibagy:

1.ª Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indem-

nizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas nos respectivos estudos definitivos.

2.º Direito de desapropriar, na forma do decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

3.º Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, indispensaveis, para a construcção da estrada.

4.º Preferencia em igualdade de circumstancias, para lavra de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a empresa.

5.º Preferencia para aquisição de terrenos devolutos existentes à margem da estrada; effectuando-se a venda em lotes alternados, de maneira que, sendo o primeiro da Companhia, o segundo ficará pertencendo ao Estado e assim por diante, e pelo preço minimo da lei de 18 de Setembro de 1850, si a companhia os distribuir por imigrantes ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que for marcado pelo governo.

Essa preferencia só terá logar durante a construcção da estrada. Si, decorridos cinco annos depois de concluida a estrada, não tiverem os terrenos sido distribuidos a imigrantes, a companhia os adquirirá á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

A companhia apresentará ao governo os estudos definitivos de ambos os prolongamentos dentro dos seguintes prazos, contados da data da assignatura do contracto:

1.º No de quatro mezes, os dos trechos comprehendidos entre Dourados e Santa Cruz do Rio Pardo e entre Tatuhy e Itapetininga.

2.º No de oito mezes, os do trecho de Itapetininga até a divisa da Provincia do Paraná.

3.º No de um anno, os do trecho de Santa Cruz do Rio Pardo até as margens do Rio Parapanema.

Os estudos constam :

1.º Da planta geral da linha ferrea e de um perfil longitudinal com indicação do ponto obrigado ás passagens.

O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de um por 4.000, com indicação dos raios e curvatura e a configuração de terrenos representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros, e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mat-

tas, terrenos pedregozos, e sempre que for possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos, e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e o sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de um por 100 para as alturas e de um por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos côrtes e aterros. Indicará, por meio de tres linhas horizontaes traçadas abaixo do plano de comparação:

I. As distancias kilometricas contadas a partir da origem da estrada de ferro;

II. A extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares;

III. A extensão dos alinhamentos rectos e o desenvolvimento o raio das curvas.

No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações, paradas, obras de arte e vias de comunicação transversaes.

2.º De perfis transversaes na escala de $\frac{1}{200}$ em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3.º De projectos de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, e abastecimento d'agua a locomotivas, incluídos os typos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compor-se-hão de projecções horisontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinaes na escala de $\frac{1}{200}$.

4.º Das plantas de todas as propriedades que for necessario adquirir por meio de desapropriações.

5.º Da relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra.

6.º Da tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto com indicação da classificação provavel o bem assim as das distancias médias do transporte.

7.º Da tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades.

8.º Das cadernetas authenticadas, das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

9.º Da tabella dos preços compostos e elementares em que basear-se o orçamento.

10. Do orçamento da despesa total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes :

- I. Estudos definitivos e locação da linha;
- II. Movimento de terras;
- III. Obras de arte correntes;
- IV. Obras de arte especiais;
- V. Superstructura das pontes.
- VI. Via permanente;
- VII. Estações e edificios, orçada cada uma separadamente com os accessorios necessarios, officinas e abrigos de machinas e de carros e do trapiche ou cães na estação terminal do Paranapanema.
- VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;
- IX. Telegrapho electrico;
- X. Administração, direcção e condução dos trabalhos de construção.

XI. Do relatório geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada de ferro, mas tambem da zona mais directamente interessada.

Neste relatório e memoria descriptiva serão expostos com a possível exactidão a estatística da população e da produção, o trafego provavel da estrada, o estado e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas minoraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento do nucleos coloniaes, os caminhos convergentes á estrada de ferro, ou os que convier construir, e os pontos mais convenientes para estações.

Todos os documentos serão organizados em duplicata afim de ficar um dos exemplares archivado na Secretaria do Estado do Ministerio da Agricultura, sendo o outro exemplar devolvido com o—visto—do chefe da Directoria das Obras Publicas.

III

Procurar-se-á dar ás curvas o maior raio possível. O raio minimo será de 100 metros.

As curvas dirigidas em sentidos contrarios deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos.

A declividade maxima será de 3 %.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas procurando-se em cada uma destas uniformisar as condições technicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento de força dos motor es.

As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimentos convenientes. Toda a rampa seguida de uma contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunneis e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possível o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como a entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequenos raios ou as fortes declividades, afim de evitar a produção de vibrações nocivas ás juntas e articulações das diversas peças.

As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre porção da linha em recta e de nivel.

IV

A estrada será de via singela; mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro.

As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do governo.

As valletas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

A inclinação dos taludes dos côrtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

V

O governo se pronunciará no prazo de 30 dias a respeito dos estudos apresentados em conformidade com a clausula II, approvando-as ou exigindo as modificações que julgar necessarias e no caso de não o fazer entender-se-hão approvados taes estudos.

As modificações exigidas serão realisadas no prazo maximo de 60 dias.

VI

Os trabalhos da estrada começarão no prazo de seis mezes contados da data da approvação dos respectivos estudos e deverão ficar concluidos os de ambos os prolongamentos no prazo de tres annos a contar da data da assignatura do contracto.

VII

A Companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crede obstaculo algum ao escoamento das aguas e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes não receba sinão as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do governo. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nivel, construindo, porem a Companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias ficando tambem a seu cargo as

despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas durante o dia e noite. Terá nesse caso a Companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, procedendo consentimento do Governo, e, quando for de direito, da Camara Municipal, sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para os fins industriaes ou agricolas, e permitirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes e nesse intuito as pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinarias o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes, e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros ou carroças.

O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45.º

Os cruzamentos de nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem, durante a passagem dos trens, a circulação da via de comunicação ordinaria, se esta for nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, podendo este exigir, além disto, uma casa de guarda.

VIII

Nos tunneis, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos.

Além disto, haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tunneis serão guardadas de um parapeito de alvenaria de dois metros de altura e não poderão ser feitos nas vias de comunicação existentes.

IX

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras e seguirá sempre as prescripções da arte de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas.

O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, de accordo entre a Companhia e o Governo. A Companhia será obrigada a ministrar os appparelhos e o pessoal necessarios ás sondagens e fimeamento de estacas do ensaio, etc.

Nas superstructuras das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o governo o exija. O emprego do ferro fundido em longerões não será tolerado.

Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversa velocidade e depois de estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despesas destas experiencias correrão por conta da Companhia.

X

A Companhia construirá todos os edificios e dependencias necessarios para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para a segurança publica.

As estações conterão salas de espera, bilheteria, accommodação para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrina, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relogios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

As estações e paradas terão mobilia apropriada.

Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros.

As estações e paradas terão dimensões de accordo com a sua importancia. O governo poderá exigir que a Companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XI

O governo reserva o direito de fazer executar pela Companhia ou por conta della, durante o prazo da concessão, alterações, novas

obras cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada ou do trafego.

XII

O trem rodante compor-se-a de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classe para passageiros, de carros espaciaes para o serviço do correio, wagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e finalmente de carros para condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento definitivo.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso introduzir no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que for adoptado de accordo com o Governo, de modo a poder circular indistinctamente nas linhas da companhia.

O Governo poderá prohibir o emprego de material que não preencha estas condições.

A Companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que a juizo do Governo deva ser aberta ao transito publico, e, si nesta secção o trafego exigir, a juizo do fiscal por parte do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e wagões que proporcionalmente a ellas cabiam, a Companhia será obrigada, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, wagões e mais material exigidos pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

A Companhia incorrerá na multa de 2:000\$ a 5:000\$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe são concedidos para o augmento do trem rodante acima referido.

E si, passados seis mezes mais além do fixado para o augmento, este não tiver sido feito, o Governo fornecerá o dito augmento do material por conta da Companhia.

XIII

Todas as indemnisações e despezas motivadas pela construção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da Companhia.

XIV

A Companhia será obrigada a cumprir as disposições do Regulamento de 23 de Abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da

mesma natureza que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as presentes clausulas.

XV

A companhia será obrigada a conservar com cuidado durante todo o tempo da concessão e a manter em estado que possam perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependências, como o material rodante, sob pena de multa, suspensão da concessão ou de ser a conservação feita pelo governo á custa da Companhia. No caso de interrupção do trafego, excedendo de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o governo terá o direito de impor uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella e restabelecerá o trafego, correndo as despezas por conta da Companhia.

XVI

O governo poderá realizar em toda a extensão da estrada as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer, dos mesmos postes das linhas telegraphicas que a Companhia é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se a mesma companhia pela guarda dos fios, postes eapparelhos electricos que pertencerem ao governo.

Emquanto isto não se realizar, a Companhia é obrigada a expedir telegrammas do governo com 50% de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XVII

Durante o tempo da concessão, o governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo dos prolongamentos que fazem objecto da presente concessão.

O governo reserva-se o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XVIII

A fiscalisação da estrada e do serviço será incumbida a um Engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo governo e por elle pagos, aos quaes compete volar pelo fiel cumprimento das presentes condições. O exame, bem como o ajuste de contas de receita e des-

para para o pagamento dos juros garantidos, a uma comissão composta do engenheiro fiscal e por elle presidida ou por quem suas vezes fizer, de um agente da companhia e de mais um empregado, designado pelo governo ou pela presidencia da provincia.

El' littero governo em todo o tempo mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos de construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e a precisa actividade.

XIX

Si, durante a execução ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, o Governo poderá exigir da Companhia a sua demolição e reconstrução total ou parcial, ou fazel-a por administração a custo da mesma Companhia.

XX

Um anno depois da terminação dos trabalhos a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, bem como uma relação das estações e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior será também enviada planta ao Governo.

XXI

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção ao tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão revistas, pelo menos, todos os tres annos.

XXII

Pelos preços fixados nessas tarifas a companhia será obrigada a transportar constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e suas bagagens e attimahes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXIII

A Companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo governo, mas de um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Estas baixas de preço se farão effectivas com o con-

sentimento do governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios afixados nas estações e insertos nos jornaes. Si a Companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas, sem aquelle previo consentimento, o governo poderá applicar a mesma redução a todos os transportes da igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de previo consentimento do governo, sem autorisação expressa deste, avisando-se o publico com um mez pelo menos de antecedencia.

As reduções concedidas a indigentes não poderão dar logar á applicação deste artigo.

XXIV

A Companhia obriga-se a transportar gratuitamente:

1.º Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios.

2.º As sementes e as plantas enviadas pelo governo ou pelas presidencias de provincias para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores.

3.º As malas do correio e seus conductores, os funcionarios encarregados por parte do governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou Provincial, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adoptado, para esse fim.

Serão transportados com abatimento de 50% sobre os preços das tarifas :

1.º As autoridades, escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia.

2.º Munição de guerra e qualquer numero de soldados do exercito e da guarda nacional ou da policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do governo a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo governo, pelo presidente da provincia ou outras autoridades que para isso forem autorisadas.

3.º Todos os generos de qualquer natureza que sejam pelo governo ou pelos presidentes das provincias enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do governo, geral ou provincial, não especificados acima, serão transportados com abatimento de 15%.

Terão também abatimento de 15 % os transportes, materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da

própria estrada e os destinados ás obras municipaes nos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a Companhia porá ás suas ordens todos os meios de transportes de que dispuzer.

Neste caso o governo, si o preferir, pagará á Companhia o quo for convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média de periodo identico nos ultimos tres annos.

XXV

Logo que os devidendos excederem de 12 % o governo torá o direito de exigir a redução das tarifas dos transportes.

Estas reduções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXVI

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a Companhia, concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a Companhia tenha direito a qualquer indemnisação, salvo si houver augmento eventual do despesa de conservação.

Todas as obras definitivas ou provisórias, necessarias para obter, neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para a Companhia.

XXVII

Na época fixada para terminação da concessão, a estrada de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação. Si no ultimo quinquennio da concessão a conservação da estrada fór descuidada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregar-a naquelle serviço.

XXVIII

O Governo terá o direito de resgatar ambos ou qualquer dos prolongamentos depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accordo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio, e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias, no

estado em que estiverem então, não sendo este preço inferior ao capital garantido si o resgate se effectuar antes de expirar o privilegio.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio, o Governo só pagará á Companhia o valor das obras e material no estado em que se achar, contanto que a somma que tiver de despendar não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos de divida publica interna de 5 % de juro annual.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

XXIX

A Companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorisação do Governo.

XXX

No caso do desacordo entre o governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados, dous pelo Governo e dous pela Companhia.

Servirá de desempatador a Secção do Imperio do Conselho de Estado.

XXXI

Uma vez approvados os estudos definitivos mencionados nos numeros de 1 a 9 inclusive da clausula 2ª, entender-se-á concedida á Companhia em virtude da lei n. 3397 da presente data a garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que for empregado nos prolongamentos da estrada de ferro indicados na clausula 1ª até ao maximo de 30:000\$ por kilometro.

§ 1.º Além dos planos e mais desenhos de caracter geral exigidos, a companhia sujeitará á approvação do fiscal por parte do governo os de detalhe necessario á construcção das obras de arte taes como pontes, viaductos, pontilhões, boceros, tunneis, e os de qualquer edificio da estrada de ferro, um mez antes de dar-se começo á obra, e si findo esse prazo a Companhia não tiver solução do fiscal, quer approvando-os, quer exigindo modificações, serão elles considerados approvados.

No caso de serem exigidas modificações pelo fiscal do governo, a Companhia será obrigada a fazel-as, e si o não fizer será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.º Si alguma alteração for feita em um ou maior numero dos ditos planos, desenhos, documentos e requisitos já approvados pelo governo, sem consentimento deste, a Companhia perderá o direito á garantia dos juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

XXXII

A garantia de juros far-se-á effectiva, livres de qualquer imposto, em semestres vencidos nos dias 30 de Junho e 31 de Dezembro de cada anno e pagos dentro do 3.º mez depois de findo o semestre, durante o prazo do 3.º anno, pela seguinte fórma :

§ 1.º Enquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre a importancia que semestralmente se verificar haver sido empregada segundo a tabella de preços approvada.

As despesas só serão consideradas para os effeitos desta disposição até o maximo do capital garantido e em caso algum o Estado será obrigado a pagar juros sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada ou em serviço, quo, á juizo do governo, á esta interessarem directamonte.

Estas circumstancias, porém, não eximirão a Companhia da obrigação que assume de concluir as obras e os fornecimentos relativos aos prolongamentos de que trata a presente concessão, independentemente de qualquer augmento de onus para o Estado.

§ 2.º A aquisição do material fixo e rodante terá logar nas proporções que o governo julgar conveniente, autorizando previamente as respectivas despesas para que possam ser levadas á conta do capital garantido.

§ 3.º Entregue a estrada ou parte desta ao transitto publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços e liquidação da receita e despesa do custeio da estrada, exhibidos pela Companhia e devidamente examinados pelos agentes do governo.

XXXIII

A construcção das obras não será interrompida, e, si o for por mais de tres mezes, caducarão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior julgada tal pelo Governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado na clausula 6.ª não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, a companhia pagará uma multa de 1 a 2 % por moz de demora

sobre as quantias despendidas pelo Governo com a garantia até essa data.

E, si passados 12 mezes, além do prazo acima fixado, não ficarem concluidos todos os trabalhos acima referidos e não estiver a estrada aberta ao trafego publico, ficarão tambem caducos o privilegio, a garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

XXXIV

As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos de conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via ferrea, taes como armazens, officinas, depositos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes.

XXXV

1.º A Companhia obriga-se ainda a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despesa do custeio da estrada e seu movimento, e prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação ao trafego da mesma estrada ou pelo Presidente da Provincia, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou por quaesquer agentes deste competentemente autorizados, e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Presidente da Provincia um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos em construcção e da estatística do trafego, abrangendo as despesas de custeio convenientemente especificadas e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações e das estatísticas de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a Companhia tem de prestar-lhe regularmente.

2.º Aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencerem ou a outra omproza, ficando entendido que qualquer accordo que celebrar não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que effectuar e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

3.º A submeter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos ven-

cimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e aprovação do mesmo Governo.

XXXVI

Quando os dividendos excederem a 8% o excedente será repartido igualmente entre o Governo e a Companhia, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por elle pagos.

XXXVII

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200\$ até 2:000\$, e o dobro na reincidencia.

XXXVIII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os poderá declarar caduco o contracto.

XXXIX

Para que a presente concessão vigore e produza todos os effeitos o contracto celebrado pela Companhia com o Presidente da Provincia de S. Paulo em 21 de Abril do corrente anno com relação ao prolongamento da estrada de Botucatu ás margens do rio Paranapanema, será executado de accordo com as clausulas precedentes, para o que a Companhia deverá obter do Governo Provincial as modificações que forem necessarias.

XL

O contracto deverá ser assignado dentro de 60 dias contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar a concessão.

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de Novembro de 1888. — Antonio da Silva Prado.

(Diario Official de 30 de Novembro de 1888.)

Decreto n. 10249 de 31 de Maio de 1889

PROROGA POR DOUS MEZES O PRAZO FIXADO NA CLAUSULA 2ª DO DECRETO N. 10090 DE 24 DE NOVEMBRO DE 1888 PARA A APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS DO PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, ENTRE BOTUCATU' E A VILLA DE SANTA CRUZ DO RIO PARDO.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia da Estrada de Ferro Sorocabana, Hei por bem prorogar por dous mezes o prazo marcado na clausula 2ª do decreto n. 10090 de 24 de Novembro de 1888, para a apresentação dos estudos do prolongamento da mesma ferrovia, entre Botucatu e a villa de Santa Cruz do Rio Pardo.

Rodrigo Augusto da Silva, do Meu conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios Estrangeiros e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.—Palacio do Rio de Janeiro, em 31 de Maio de 1889, 68ª da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador. — Rodrigo A. da Silva.

(Diario Official de 11 de Junho de 1889.)

Decreto n. 10335 de 5 de Setembro de 1889

PROROGA POR TRES MEZES OS PRAZOS MARCADOS NOS NUMEROS 2º E 3º DA CLAUSULA 2ª DO DECRETO N. 10090 DE 24 DE NOVEMBRO DE 1888, PARA A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA APRESENTAR OS ESTUDOS DEFINITIVOS DOS TRECHOS DA RESPECTIVA VIA-FERREA COMPREHENDIDOS ENTRE ITAPETININGA E A DIVISA DA PROVINCIA DO PARANÁ, E ENTRE SANTA CRUZ DO RIO PARDO E AS MARGENS DO RIO PARANAPANEMA.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia da Estrada de Ferro Sorocabana, Hei por bem prorogar por tres mezes os prazos que nos ns. 2 e 3 da clausula 2ª do Decreto n. 10090 de 24 de Novembro de 1888 lhe foram marcados para a apresentação dos estudos definitivos dos trechos da respectiva via-ferrea, comprehendidos entre Itapetininga e a divisa da Provincia do Paraná, e entre Santa Cruz do Rio Pardo e as margens do Rio Paranapanema.

Lourenço Cavalcanti de Albuquerque, do Meu conselho, Ministro e Secretario de Estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.—Palacio do

Rio de Janeiro, 5 de Setembro de 1889, 68ª da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador. — *Lourenço Cavalcanti de Albuquerque.*

(*Diario Official* de 12 de Setembro de 1889.)

Decreto n. 32 de 3 de Dezembro de 1889

APPROVA OS ESTUDOS RELATIVOS AO PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA DE TATUY A ITARARÉ E DE BOTUCATU' A SANTA CRUZ DO RIO PARDO.

O Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil attendendo ao que requereu a Companhia da Estrada de Ferro Sorocabana, approva os estudos que apresentou para o prolongamento da mesma estrada de Tatuy a Itararé e do Botucatu' a Santa Cruz do Rio Pardo, aos quaes se referem os decretos ns. 10090 de 21 de Novembro de 1883, 10120 de 31 de Maio e 10335 de 5 de Setembro de 1889; ficando sujeita a mencionada Companhia ás alterações que se tornarem necessarias, não só naquelles estudos, como na execução dos respectivos trabalhos.

Sala das sessões do Governo Provisorio dos Estados Unidos do Brazil, 3 de Dezembro de 1889, 1ª da Republica. — Marechal *Manoel Deodoro da Fonseca.* — *Q. Bocayuva.*

(*Diario Official* n. 335 de 6 de Dezembro de 1889.)

Decreto n. 256 de 12 de Março de 1890

PROROGA NOVAMENTE O PRAZO CONCEDIDO Á COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA PARA A APRESENTAÇÃO DOS ESTUDOS DO TRECHO ENTRE SANTA CRUZ DO RIO PARDO E AS MARGENS DO PARANAPANEMA.

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, chefe do Governo Provisorio, constituído pelo Exercito e Armada, em nome da Nação, attendendo ao que requereu a Companhia da Estrada de Ferro Sorocabana, prorroga novamente por mais trez mezes, a findar em 31 de Maio do corrente anno, o prazo marcado no n. 3 da clausula II do decreto n. 10090 de 21 de Novembro de 1883, o a que se refere o decreto n. 10335 de 5 de Setembro de 1889, para a apresentação dos estudos definitivos

do trecho da referida estrada, comprehendido entre a villa de Santa Cruz do Rio Pardo e as margens do Rio Paranapanema.

Sala das sessões do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, 12 de Março de 1890, 2ª da Republica. — *Manoel Deodoro da Fonseca.* — *Francisco Glicerio.*

(*Diario Official* n. 75 de 19 de Março de 1890)

Decreto n. 826 de 9 de Outubro de 1890

PROROGA O PRAZO PARA A CONCLUSÃO DAS OBRAS DE CONSTRUÇÃO DOS PROLONGAMENTOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituído pelo Exercito e Armada, em nome da Nação, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolve elevar a cinco annos, a contar da data da approvação dos estudos definitivos, o prazo fixado na clausula 6ª do contracto celebrado pela referida Companhia com o Governo, para a conclusão das obras de seus prolongamentos a que se refere o decreto n. 10090 de 21 de Novembro de 1883.

O cidadão Francisco Glicerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 9 de Outubro de 1890, 2ª da Republica. — *Manoel Deodoro da Fonseca.* — *Francisco Glicerio.*

(*Diario Official* n. 237 de 24 de Outubro de 1890.)

Decreto n. 874 de 18 de Outubro de 1890

APPROVA OS ESTUDOS DO PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, COMPREHENDIDO ENTRE SANTA CRUZ DO RIO PARDO E O PONTO TERMINAL Á MARGEM DO RIO PARANAPANEMA; E FIXA O CAPITAL GARANTIDO Á RESPECTIVA COMPANHIA PELO DECRETO N. 10090 DE 21 DE NOVEMBRO DE 1883.

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio dos Estados Unidos do Brazil, constituído pelo Exercito e Armada, em nome da Nação, attendendo ao que requereu a Companhia da Estrada de Ferro Sorocabana, resolve approvar os estudos do prolongamento da mesma estrada, comprehendido entre Santa

Cruz do Rio Pardo e o ponto terminal á margem do rio Paranapá-nema, e fixa outrossim o capital garantido pelo decreto n. 10090 de 24 de Novembro de 1888, na importancia correspondente a 30:000\$ por kilometro, da extensão definitiva dos prolongamentos da estrada de ferro a que se refere o mesmo decreto; ficando, porém, a Companhia obrigada a realizar a construção e o completo estabelecimento de taes prolongamentos em perfeita conformidade com as clausulas do alludido decreto n. 10090 que não forem modificadas pelo presente e com os estudos approvados, a effectuar os fornecimentos indicados nos orçamentos por ella apresentados e a satisfazer e acceitar as alterações que pelo governo forem reconhecidas necessarias, quer nos traçados dos prolongamentos, quer nos projectos e na execução das obras, tudo sem augmento de onus para o Estado.

O cidadão Francisco Glicerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 18 de outubro de 1890
2º da Republica.

Manoel Deodoro da Fonseca.

Francisco Glicerio.

(Diario Official n. 237 de 24 de outubro de 1890.)

Actos do Poder Executivo

Decreto n. 436 F-- de 4 de Julho de 1891

CONCEDE PRIVILEGIO, SEM GARANTIA DE JUROS, A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, PARA CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA MESMA ESTRADA, DA ESTAÇÃO DE S. JOÃO ATÉ O PORTO DE SANTOS, NO ESTADO DE S. PAULO.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia da Estrada de Ferro Sorocabana, resolve conceder á mesma Companhia privilegio por 60 annos, sem garantia de juros, que não poderá jamais ser solicitada, em relação a esta concessão, para construção, uso e gozo do prolongamento da mesma estrada, da estação de S. João até o porto de Santos, passando por Cotia, Itapeperica, Santa Cruz, Conceição e S. Vicente, no estado de S. Paulo, de accordo com as clausulas que com este baixam, assignados pelo Barão de Lucena, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Capital Federal, 4 de Julho de 1891, 6º da Republica.

Manoel Deodoro da Fonseca.

Barão de Lucena.

CLAUSULAS A QUE SE REFERE O DECRETO N. 436 F, DESTA DATA

I

E' concedida á Companhia Sorocabana permissão para prolongar a sua linha a partir de S. João, ou outro qualquer ponto que por ulteriores estudos for reconhecido preferivel, até a cidade de Santos, respeitadas os direitos de outras estradas existentes, dentro de cujas zonas não lhe será permitido receber passageiros ou cargas.

II

Além do privilegio de 60 annos, sem garantia de juros, para a construção, uso e gozo da estrada, o governo concede á Companhia :

a) direito de desapropriação, na forma do decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855;

b) isenção de direitos sobre o material importado para a construção e custeio da linha, na conformidade do decreto n. 795) de 29 de Dezembro de 1880.

Esta isenção so fará effectiva de accordo com a legislação vigente.

III

Durante o prazo do privilegio o governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da linha ora concedida.

O Governo, porém, reserva-se o direito de conceder outras estradas, que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que dentro da referida zona não recebam generos ou passageiros.

IV

Os trabalhos terão começo no prazo de 18 mezes e terminarão no de cinco annos, contados ambos da data da assignatura do respectivo contracto, sob pena de caducidade.

V

Para garantia do que preceitua a clausula procedente, depositará a Companhia no Thesouro Nacional, em moeda corrente, a quantia de 20:000\$, em caução, a qual reverterá em beneficio da União si os trabalhos deixarem de ser iniciados ou concluidos dentro dos prazos fixados, podendo a mesma caução ser levantada desde que a linha for aberta ao trafego.

VI

O traçado indicado na planta que serviu de base á presente concessão poderá ser alterada, com autorisação do governo no sentido de diminuir a extensão da linha, si assim o aconselharem novos estudos.

VII

São communs á presente concessão as obrigações impostas á Companhia pela clausula XXIV das que acompanharão o decreto de 24 de Novembro de 1833.

VIII

A Companhia entrará para os cofres publicos, no começo de cada semestre a vencer, com a quantia que for opportunamente fixada pelo governo para occorrer á despesa com o serviço da fiscalização da estrada.

IX

Em tudo quanto não estiver estipulado, prevalecerá, no que for applicavel, o que se contém nas clausulas que baixaram com o citado decreto de 24 de Novembro de 1833, inclusive o resgate da linha.

X

Findo o prazo do privilegio, reverterá para a União, sem indemnização de especie alguma, a linha com todas as suas dependencias e material em deposito, tendo a companhia preferencia, em igualdade de condições, para o arrendamento ou compra da linha caso o governo resolver alienal-a.

Capital Federal, 4 de julho de 1891.—*Barão de Lucena.*

(*Diario Official* n. 194, de 21 de Julho de 1891.)

Decreto n. 638--de 31 de outubro de 1891

APPROVA AS PLANTAS APRESENTADAS PELA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA REFERENTES Á CONSTRUÇÃO DE DUAS ESTAÇÕES NOS KILOMETROS 334,4 E 365, ENTRE A CIDADE DE BOTUCATU' E A VILLA DO RIO NOVO; ASSIM COMO A MODIFICAÇÃO FEITA NO TRAÇADO DO PROLONGAMENTO ENTRE OS KILOMETROS 373 E 383, NA LINHA DE BOTUCATU' A TIBAGY.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolve approvar as plantas apresentadas pela mesma Companhia, referentes ás construcções de duas estações nos kilometros 334,4 e 365, entre a cidade de Botucatú e a villa do Rio Novo; assim como a modificação feita no traçado do prolongamento entre os kilometros 373 e 383 na linha de Botucatú a Tibagy, a que se refere o decreto n. 10090 de 24 de Novembro de 1833, as quaes com este baixam rubricadas pelo chefe interino da 1ª Directoria das Obras Publicas.

O bacharel João Barbalho Uchôa Cavalcanti, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 31 de outubro de 1891, 3º da Republica.

Manoel Deodoro da Fonseca.

João Barbalho Uchôa Cavalcanti.

(*Diario Official*, n. 303 de 10 de Novembro de 1891.)

Certidão

Certifico que á folha 191 do livro *Estradas* n. 9, do contractos celebrados na Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, consta o contracto do theor seguinte :

CONTRACTO ENTRE O GOVERNO FEDERAL DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL E A COMPANHIA DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA PARA CONSTRUÇÃO DO PROLONGAMENTO DA MESMA ESTRADA DA ESTAÇÃO DE S. JOÃO ATÉ O PORTO DE SANTOS, NO ESTADO DE S. PAULO.

— Aos 21 dias do mez de Julho de 1891, presentes na Secretaria do Estado dos negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, o Sr. Dr. João Barbalho Uchôa Cavalcanti, Ministro de Estado dos Negocios da mesma Repartição, por parte do Governo Federal dos Estados Unidos do Brazil, e a Companhia da Estrada do

Ferro Sorocabana, representada pelo seu presidente, o cidadão coronel Francisco de Paula Mayrink, entre si, accordam, nos termos do Decreto n. 426 F, de 4 do corrente mez e anno, na construcção, uso e gozo do prolongamento da referida Estrada de Ferro, da Estação de S. João ao porto de Santos passando por Cotia, Itapeccerica, Santa Cruz, Conceição e S. Vicentz, no Estado de S. Paulo, com privilegio por sessenta annos, sem garantia de juros que jamais poderá ser solicitada, em relação ao assumpto de que se trata, e mediante as seguintes clausulas :

1.^a — É concedida á Companhia Sorocabana permissão para prolongar a sua linha a partir da Estação de S. João, ou outro qualquer ponto que por ultteriores estudos for reconhecido preferivel até a cidade de Santos, respeitadas os direitos de outras estradas existentes, dentro de cujas zonas não lhe será permitido receber passageiros ou cargas.

2.^a — Além do privilegio de 60 annos, sem garantia de juros para a construcção, uso e gozo da estrada, o governo concede á Companhia :

a) direito de desapropriação na fórma do Decreto n. 816 de 10 de Julho de 1855.

b) isenção de direitos sobre o material importado para construcção e custeio da linha, na conformidade do Decreto n. 7979 de 29 de Dezembro de 1890. Esta isenção se fará effectiva de accordo com a legislação vigente :

3.^a — Durante o prazo do privilegio o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro d'uma zona de vinte kilometros para cada lado do eixo da linha ora contractada. O governo, porem reserva-se o direito de conceder outras estradas, que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas possam aproximar-se e até cruzar a linha concedida, contanto que dentro da referida zona não recebam generos ou passageiros.

4.^a — Os trabalhos terão começo no prazo de 18 mezes o terminarão no de cinco annos, contados ambos da data desse contracto, sob pena de caducidade,

5.^a — Para garantia do que preceitua a clausula precedente a Companhia depositará no Thesouro Nacional em moeda corrente a quantia de 20:000\$ em caução, a qual reverterá em beneficio da União, si os trabalhos deixarem de ser iniciados ou concluidos dentro dos prazos fixados, podendo a mesma caução ser levantada desde que a linha for aborta ao trafego.

6.^a — O traçado indicado na planta que servio de base á presente concessão poderá ser alterado com autorisação do Governo no sentido de diminuir a extenção da linha, se assim o aconselharem novos estudos,

7.^a — São communs á presente concessão as obrigações impostas á Companhia pela clausula vigesima quarta das que acompanharam o Decreto de 21 de Novembro de 1893.

8.^a — A Companhia entrará para os cofres publicos no começo de cada semestre a vencer com a quantia que for opportunamente fixada pelo Governo para occorrer á despesa com o serviço da fiscalização da Estrada.

9.^a — Em tudo quanto não estiver aqui estipulado, prevalecerá no que for applicavel, o que se contem nas clausulas que baixaram com o citado Decreto de 21 de Novembro de 1893 inclusive o resgate da linha.

10.^a — Findo o prazo do privilegio reverterá para a União, sem indemnisação de especie alguma, a linha com todas as suas dependencias e material em deposito, tendo a Companhia preferencia em igualdade de condições para arrendamento ou compra da linha, caso o Governo resolva alienal-a.

E por assim haverem accordado e ter a Companhia contractante effectuado a caução de que trata a clausula quinta deste contracto na importancia de vinte contos de réis como provou com o conhecimento n. 181 desta data do Thesouro Nacional o qual fica archivado nesta Secretaria de Estado, e bem assim pago o respectivo sello na importancia de 1:150\$, como consta da verba n. 23 de 18 do corrente mez, lançada sobre guia passada por esta Secretaria de Estado, mandou o Senhor Ministro, para firmeza de tudo lavrar o presente contracto que assigna com o Presidente da sobredita Companhia com as testemunhas Bacharel Camillo Liberalli o Arthur Leal Nabuco de Araujo comnigo Antonio José Caetano Junior que o escrevi.

(Sellado com duas estampilhas no valor de 1\$200 devidamente inutilizadas e assignado. — *João Barbalho Uchôa Cavalcante.* — *F. P. Mayrink.* — *Bacharel Camillo Liberalli.* — *Arthur Leal Nabuco de Araujo.* — *Antonio José Caetano Junior.*

Nada mais contem o dito contracto do qual, para constar onde convier, foi extrahida a presente certidão, que, conferida e por estar conforme, vae assignado, no impedimento do Chefe da Directoria Central, por José Pinto Serqueira, chefe de secção da mesma Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 11 de Agosto de 1891.

No impedimento do Director. — O Chefe da 1.^a Secção — *José Pinto Serqueira.*

Estavam inutilizadas trez estampilhas no valor de 12\$400 da maneira seguinte : — No impedimento do Director. — O Chefe da 1.^a Secção, — *José Pinto Serqueira.*

Ministerio da Agricultura

REQUERIMENTOS DESPACHADOS

Dia 22 de março de 1892

S. Paulo Railway Company limited, protestando contra a concessão feita à Companhia Sorocabana, para prolongamento da linha de São João até ao porto de Santos, visto ferir sua zona privilegiada.

Considerando que porto de mar, com grande ou pequeno commercio, não pertence a zonas privilegiadas de estradas de ferro;

Considerando que o direito que assiste, por consequência, à companhia proprietária de estrada de ferro é o de exigir que a produção da zona privilegiada lhe seja garantida ou assegurada;

Considerando que o governo, quando estabelece privilegio de zona á uma estrada de ferro, não dá ao concessionario direito de posse dessa zona, nem tão pouco obriga-se a impedir que nellas se construam outras estradas de ferro, e sim, exclusivamente, a não permitir que nessa mesma zona sejam abertas estações para receberem ou deixarem cargas ou passageiros;

Considerando que a clausula 3ª do decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, que regula a concessão da reclamante na sua primeira parte se estipula a prohibição de concessões de estradas de ferro que tenham a mesma direcção, dentro da zona privilegiada, restringe, todavia os pontos obrigados, de modo que, pela construcção da estrada ficou perfeitamente definida sua direcção, que é indicada por seu proprio traçado — a partir de Santos, passando por S. Paulo, vá terminar em Jundiahy;

Considerando que isto posto, para obter-se a area da zona privilegiada á reclamante, estabelece-se uma linha recta, com extensão igual a cinco leguas de 13 ao grão, para cada lado do eixo da estrada, percorrendo normalmente este eixo, como directriz, gerando-se assim uma superficie definida geometricamente, dentro da qual não se permite recepção ou entrega de cargas ou passageiros, sianão á privilegiada *S. Paulo Railway Company*: julgo improcedente o protesto por falta de fundamento.

(*Diario Official* n. 81 de 23 de Março de 1892).

Actos do Poder Executivo

Decreto n. 814 — de 7 de Maio de 1892

APPROVA A PLANTA PARA DESAPPROPRIAÇÃO DE TERRENOS, APRESENTADO PELA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA, COM EXCLUSÃO DOS TERRENOS PARA A CONSTRUÇÃO DO CAES DE SANTOS.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que lhe requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolve approvar a planta, que com este baixa, rubricada pelo chefe da 1ª directoria das obras publicas, para desapropriação dos terrenos precisos para o prolongamento de sua linha ferrea até o littoral em Santos, e bem assim para a construcção junto ao caes de uma estação terminal maritima, sendo excluidos dessa approvação os terrenos necessarios á construcção do pretendido caes de Santos.

O ministro de Estado dos negocios da agricultura, commercio e obras publicas, assim o faça executar.

Capital Federal, 7 de maio de 1892, 4ª da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Antão Gonçalves de Faria.

(*Diario Official* n. 139 de 12 de Maio de 1892).

Actos do Poder Executivo

Decreto n. 917 — de 2 de Julho de 1892

APPROVA A PLANTA APRESENTADA PELA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA PARA A MODIFICAÇÃO DA LINHA ENTRE OS KILOMETROS 221.588 E 227.658 E 227.836.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolvo approvar a modificação da linha entre os kilometros 221.588, 227.658 e 227.836, proposta pela mesma Companhia e segundo a correcção constante das plantas que com este baixam, rubricadas pelo chefe interino da Primeira Directoria das Obras Publicas.

O Dr. Innocencio Serzedello Corrêa, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 2 de julho de 1892, 4ª da Republica.

FLORIANO PEIXOTO

Serzedello Corrêa.

Decreto N. 918--do 2 de Julho de 1892]

APPROVA OS ESTUDOS DEFINITIVOS DO TRECHO DO PROLONGAMENTO COMPREHENDIDO ENTRE S. VICENTE E SANTOS, APRESENTADOS PELA COMPANHIA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que lhe requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolve approvar os estudos definitivos, pela mesma apresentados, do trecho do prolongamento comprehendido entre S. Vicente e Santos, com treze kilometros e cem metros de desenvolvimento, de accordo com as plantas que com este baixam, rubricadas pelo chefe interino da Primeira Directoria das Obras Publicas.

O Dr. Innocencio Serzedello Corrêa, Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 2 de Julho de 1892, 4º da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Serzedello Correa.

(Diario Official n. 181 de 5 de Julho de 1892)

Ministerio da Agricultura

Expediente do dia 9 de setembro de 1892

Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, 1ª directoria das obras publicas—2ª secção—N. 145—Rio de Janeiro, 9 de Setembro de 1892. Convido resolver com urgencia a erise de transportes em Santos, declaro, para vossa intelligencia e devidos effeitos, que tenho deferido o pedido feito pela Companhia Estrada de Ferro Sorocabana no sentido do poder passar parte do pessoal empregado nos trabalhos de construcção dos prolongamentos de Botucatú a Tibagy e de Tatuby a Itararé para accelerar iguaes trabalhos de linha de S. João a Santos, sem prejuizo da continuacão dos trabalhos dos prolongamentos que não devem ficar inutilisados. Saude e fraternidade. Serzedello Corrêa.—Ao chefe da fiscalisação das Estradas de Ferro da União.

(Diario Official n. 216 de 10 de Setembro de 1892.)

CONTRACTO CELEBRADO ENTRE O GOVERNO DO ESTADO DE S. PAULO E A COMPANHIA UNIÃO SOROCABANA E ITUANA, AFIM DE TORNAR EFFECTIVA A FUSÃO DE INTERESSES DAS DUAS COMPANHIAS.

Aos 24 dias do mez de Maio de 1892 nesta cidade de S. Paulo, compareceu no palacio do Governo, perante o Snr. Dr. José Alves de Cerqueira Cesar, Vice-presidente do Estado, como representante da directoria da Companhia União Sorocabana e Ituana, exhibindo procuração que fica archivada, o cidadão George Oetlerer, afim de contractar :

1.º As modificações dos contractos anteriores que decorrem da fusão de interesses das Companhias Sorocabana e Ituana, da renuncia que fazem ambas do favor de garantia de juros ;

2.º A construcção dos trechos de estradas de ferro necessarias para effectuar-se a ligação das estações Victoria (E. F. Sorocabana) a Treze de Maio (E. F. Ytuana) e desta ultima prolongar até o porto de Cerrito, no Rio Tieté, bem como para ligar a estação da cidade de Ytú (E. F. Ytuana) ás proximidades da Estação de S. João (E. F. Sorocabana), ficando ajustado o seguinte :

I

Que tendo as assembléas geracs de accionistas das duas Companhias Sorocabana e Ytuana, desta, em sessão do 10 de Novembro de 1891 e daquella em sessão de 20 de Fevereiro de 1892, resolvido fazer a fusão dos interesses das diversas socções de estradas de ferro e de navegação fluvial, todas actualmente em trafego, em virtude de contractos com o governo da ex-provincia de S. Paulo a saber : estrada de ferro de S. Paulo a Botucatú, com os ramaes de Boituva a Tatuby e de Cerquilho a Tieté, pertencentes á Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana; estrada de ferro do Jundiacy a Ytú, ramal do Itaicy a Xarqueada, por Capivary e Piracicaba; estrada de ferro do Porto Martins a S. Manoel do Paraizo, linhas de Navegações nos rios Piracicaba, (do porto João Alfredo até a foz) e no rio Tieté (Porto Martins até Ribeiros) pertencentes á Companhia Ytuana; tendo resolvido mais renunciar a garantia de juros de que gozão as secções de estrada de ferro de S. Paulo a Villeta (E. F. Sorocabana) e do Jundiacy a Ytú (E. F. Ytuana), constituirão uma unica Companhia, para todos os effeitos sob a denominação—União Sorocabana e Ytuana,

que torna effectivas perante o governo deste Estado e no presente contracto a fusão e renuncia, acima declaradas, mediante as clausulas e condições seguintes :

II

A Companhia União Sorocabana e Ytuana disiste a partir de 1 de Janeiro do corrente anno, do favor da garantia de juros, por parte do Estado de S. Paulo, de que gosão as Companhias fusionistas, em virtude das leis provinciaes sobre o assumpto e dos contractos de 10 de Outubro de 1870, 18 de Julho de 1871 e 5 de Fevereiro de 1875.

III

Em vista da renuncia de garantia de juros, cessa a ingerencia que o governo tem sobre os negocios das duas Companhias fusionistas, no intuito de determinar a renda liquida nas linhas garantidas, cessando tambem o direito que tem o Estado á parte dos lucros que lhe compete, nas hypotheseas previstas nos contractos anteriores.

Fica salvo, porém, ao governo deste Estado o direito de regular, de accordo com a Companhia, a tarifa de transportes, assim de tornar-se effectiva a limitação da renda, e segundo o disposto nas clausulas respectivas, bem como o de exercer fiscalisação referente á policia e segurança das linhas ferreas e fluviaes.

IV

Como indemnisação das quantias recebidas dos cofres publicos, a titulo de garantia de juros pelas Companhias fusionistas (Sorocabana e Ytuana), a contractante obriga-se a pagar annualmente, a contar de 1 de Julho do corrente anno, a quantia de cem contos de réis (100:000\$) em prestações mensaes, que entregará ao Thesouro do Estado dentro dos dez primeiros dias de cada mez até ao total. Se por qualquer circumstancia o pagamento total da divida de garantia de juros não se effectuar dentro do prazo do privilegio das duas Companhias, subsistirá contudo a responsabilidade que assume para com o Estado a contractante, que não poderá, no caso de realizar-se a hypothese acima, allegar a perda dos favores concedidos pelos contractos actualmente em vigor.

V

Além do pagamento das quantias adiantadas por garantias de juros a que se refere a clausula precedente, a Companhia União Sorocabana e Ytuana obriga-se a fazer, a contar tambem de 1 de Julho do corrente anno, prestações mensaes de 10:000\$ (dez contos de réis), e até o dia 10 de cada moz, ao Thesouro do Estado, assim de resgatar as

acções do ramal da estrada de ferro Ytuana de que é possuidor o Estado, (contracto de 20 de Outubro de 1835), e de restituir o emprestimo feito para a navegação fluvial. (contracto de 2 de Junho de 1883) até completa liquidação dos debitos mencionados.

VI

Os pagamentos a que se referem as clausulas antecedentes serão feitos com toda a regularidade, obrigando-se a contratante a pagar a multa de 1:000\$000 por mez, de demora que houver no pagamento de cada prestação. Se a falta de recolhimento aos cofres publicos, por parte da Companhia, der-se durante seis mizes consecutivos, o governo poderá cobrar executivamente o que lhe for devido.

Fica em pleno vigor a clausula 9ª do contracto de 2 de Julho de 1833, que estabeleceu a sujeição das estações e vapores da navegação fluvial ao governo para garantia do emprestimo de 200:000\$000.

VII

Pelo presente contracto é concedido á Companhia União Sorocabana e Ytuana privilegio para construir, usar e gosar as estradas de ferro, ligando as estações de Victoria a Treze de Maio e a do Ytú ás proximidades da estação de S. João, e o prolongamento a partir de Treze de Maio até ao Porto de Carrão no rio Tietê, ficando esta ultima parte da concessão dependente de accordo com a Companhia Paulista de vias Ferreas e Fluviaes, cessionaria da *Rio Claro S. Paulo Railway*, sem cujo assentimento não se tornará effectiva.

O prazo de duração de privilegio será regulado pelo das concessões anteriores feitas ás companhias fusionistas.

VIII

O traçado da linha de Ytú a S. João deverá ficar inteiramente fora da zona privilegiada da *S. Paulo Railway Company*, em virtude do seu contracto com o governo federal, não podendo ser approvedo o respectivo projecto sem que se realize a condição mencionada.

IX

Os trabalhos de construção não poderão ser começados sem approvação dos estudos por parte do governo do Estado; para isso todos os documentos constitutivos dos estudos serão organizados em duplicata e submettidos ao julgamento do governo. As primeiras vias ficarão archivadas na Superintendencia de Obras Publicas deste Estado e as segundas serão devolvidas á Companhia com o visto da mesma repartição.

Considerar-se-ha approvada a planta ou documento que não for devolvido sessenta dias depois do entregue ao governo. Os estudos ro-

tivos á ligação de Victoria a Treze de Maio serão apresentados no prazo de um mez, os do prolongamento de Treze de Maio a Cerrito, no prazo de quatro mezes, os da linha de Ytú ás proximidades da estação de S. João, no prazo de nove mezes, sendo todos esses prazos a contar da assignatura do presente contracto.

X

Os trabalhos de construcção das linhas contractadas começarão dentro de tres mezes e serão concluidas : os da ligação de Victoria a Treze de Maio, no prazo de um anno ; os do prolongamento de Treze de Maio a Cerrito, no prazo de dous annos e os da ligação de Ytú ás proximidades da estação de S. João, no prazo de tres annos, contando-se todos os prazos supramencionados da data em que forem approvados os respectivos estudos. Uma vez começados os trabalhos de construcção não serão interrompidos, salvo motivos de força maior.

XI

Na via permanente e no material rodante da estrada de ferro Ytuana serão feitas as modificações necessarias para sua redução ao typo das linhas novas e da estrada de ferro Sorocabana (bitola de um metro entre trilhos), devendo as alterações que se referem á linha de S. Manoel ser ultimadas dentro do prazo marcado para conclusão das obras de ligação de Victoria, Treze de Maio e Cerrito, e as do tronco da Ytuana e ramal de Piracicaba, dentro de trez annos, contados da data da assignatura do presente contracto.

XII

A navegação fluvial actualmente feita em virtude do contracto de 6 de Setembro de 1836 pela Companhia Ytuana, logo que for aberta ao trafego a linha de ligação de Victoria até Cerrito ou de Victoria a Porto Martins, caso não se realize o accordo com a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviaes, a que se refere a clausula 7.^a, restringir-se-ha ao rio Tietê, a partir de Porto Martins ou do porto de Cerrito, com melhoramento, porém, das suas condições, obrigando-se a companhia a executar no rio as obras necessarias para garantir a segurança e regularidade no trafego e a construir, dentro do prazo de dous annos, caes com guindastes que facilitem o movimento de mercadorias nas estações fluviaes de Cerrito, Araqua, Dous Corregos, Barra Bonita, Porto de Lenções e Ribeiros, e a fazer obras identicas naquellas que de futuro se abrirem á jusante das citadas, antes de entregal-as ao trafego.

O prazo do privilegio a que se refere a clausula segunda do contracto de 5 de setembro de 1836, fica reduzido a 19 annos, a contar de 6 de setembro do corrente anno.

XIII

A Companhia União Sorocabana e Ytuana obriga-se a manter o trafego com a devida regularidade e segurança no ramal de Chave ao Porto de João Alfredo, de modo que não sejam alteradas, durante os prazos de privilegios da Companhia, as condições actuaes para importação e exportação dos habitantes do bairro de Serra Negra e outros servidos pela estação de João Alfredo.

XIV

A Companhia União Sorocabana e Ytuana obriga-se a concluir as obras de construcção da linha de Xarqueada á villa de S. Pedro e a entregar esse trecho ao trafego dentro do prazo de um anno, a contar da data do presente contracto, sendo-lhe relevadas as penas e multas em que incorreu pela demora da conclusão dos trabalhos e que foram estipuladas no contracto de 26 de novembro de 1833.

Se o prazo marcado na presente clausula for excedido, a Companhia pagará a multa de 1:000\$, por mez que demorar, salvo se a demora for produzida por motivo de força maior, a juizo do governo.

XV

A Companhia União Sorocabana e Ytuana obriga-se a estabelecer uma linha telephonica que funcionará em toda a extenção da navegação fluvial (de Porto de Cerrito ou de Porto Martins ao dos Ribeiros) dentro de um anno, a contar desta data, e que será substituida por uma linha telegraphica, quando for opportuno, a juizo do governo.

XVI

Serão observadas em relação aos trechos a construir, em virtude deste contracto e adoptadas no que disser respeito ao trafego, policia e segurança das linhas da Companhia União Sorocabana e Ytuana, as clausulas 6.^a, 7.^a, 8.^a, 9.^a, 10.^a, 11.^a, 12.^a, 13.^a, 14.^a, 15.^a, 17.^a, 18.^a, 19.^a, 20.^a, 22.^a, 23.^a, 24.^a, 25.^a, 26.^a, 27.^a, 30.^a, e 31 do decreto n. 7959 de 29 de dezembro de 1830, consideradas parte integrante deste contracto, com as seguintes modificações:

O raio minimo e declividade maxima da clausula 9.^a serão: 120 metros e 2,5% (dous e meio por cento). A bitola exigida na clausula 10.^a, será de um metro entre trilhos. Fica sem effeito a segunda parte da clausula 20. A fiscalisação á qual se refere a clausula 23.^a será, exercida pela Superintendencia de Obras Publicas deste estado ou repartição que a substituir.

XVII

A Companhia União Sorocabana e Ytuana, nas suas estradas de ferro sob a fiscalização deste estado, obedecerá á seguinte regra em materia de transporte :

1.ª—gratuitamente :

Os immigrants e suas bagagens, ferramentas — utensilios e instrumentos aratorios, sementes e plantas enviadas pelo Governo Federal e do Estado, para serem distribuidas aos lavradores, todos os generos de qualquer natureza expedidos pelos mesmos, como soccorros publicos exigidos pela seca, inundação, peste e guerra ou outra qualquer calamidade publica, engenheiros encarregados da fiscalização aos quaes fornecerá passe livre desde que requeiritem, funcionarios do serviço telegraphico Federal e do Estado, as malas do correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiros pertencentes ao Thesouro do Estado, sendo essas ultimas em carros especialmente adoptados para esse fim, se fôr necessario.

2.ª—com abatimento de 50 % : as auctoridades, escoltas policiaes e as respectivas bagagens, quando forem em diligencia ; munições de guerra e qualquer numero de soldados do exercito ou da guarda nacional ou de policia, com seus officiaes e respectivas bagagens, quando mandados pelo governo a qualquer ponto das linhas, dala a ordem para tal fim pelo presidente do estado.

3.ª Todos os demais passageiros e cargas do governo Federal ou do Estado não especificados acima serão transportados com abatimento de 15 %. Sempre que os governos exigirem em circumstancias extraordinarias, a Companhia porá ás suas ordens todos os meios de transportes de que dispozer. Nesse caso os governos, se o preferirem, pagarão á Companhia o que fôr convencionado pelo uso da estrada e de todo seu material, não excedendo o valor da renda média de periodo identico nos ultimos tres annos.

Em relação á via fluvial, subsistirão as disposições das clausulas 7ª, 8ª, 10ª e 11ª do contracto de 6 de setembro de 1873 e modifica-se a clausula 9ª no sentido de que os immigrants podem ser internados ou não por ordem do governo e de ser o numero maximo delles, com direito a transporte gratuito em cada viagem, elevado a 25.

XVIII

Independentemente dos transportes gratuitos a que se refere a clausula 15ª em todas as linhas da Companhia União Sorocabana e Ytuana, terá direito o governo de dispor diariamente, sem dispendio algum, de duas passagens de ida e volta para o objecto do serviço publico.

XIX

As communicações telegraphicas ou telephonicas dos governos federal e do Estado serão transmittidas e recebidas gratuitamente pela Companhia União Sorocabana e Ytuana, em todas as suas linhas ferreas e fluviaes.

XX

A Companhia União Sorocabana e Ytuana obriga-se a transportar em todas as suas linhas de estrada de ferro as encomendas e cargas dentro do prazo que lhe for marcado, responsabilizando-se pelos prejuizos que causar aos particularcs a demora no transporte, depois de realisado o despacho.

Os maximos desses prazos serão estabelecidos relativamente aos percursos kilometricos pelo governo, quando este o julgar opportuno e a importancia dos prejuizos causados pela demora das mercadorias em transitio será determinada no regulamento que se expedir a respeito.

XXI

Se por qualquer circumstancia o governo não tiver fixado, em cumprimento ás leis do congresso do Estado sobre a viação ferrea, o limite maximo do tempo para transporte de encomendas e cargas nas linhas da Companhia União Sorocabana e Ytuana, dentro de cinco (5) annos a contar desta data, o material rodante da Companhia, no fim do periodo indicado será, no minimo de um vagão por kilometro e de uma locomotiva e um carro de passageiros por dez kilometros.

Os carros para mercadorias e passageiros deverão offerecer condições de segurança e commodidade, podendo o governo prohibir o emprego do material que não preencha essas condições.

XXII

Logo que os lucros liquidos excederem de 12% em dous annos consecutivos, o governo do Estado terá o direito de exigir redução nos preços de transporte que se effectuarão, principalmente nas tarifas differenciaes para grandes percursos e nas dos generos destinados á lavoura e á exportação.

XXIII

Para o fim de ser realizado o objectivo da clausula 22ª, bem como para outros effeitos resultantes dos contractos, a Companhia apresentará no governo a respectiva conta do capital effectivamente empregado *in bona fide* na construcção primitiva e no melhoramento

das linhas e de suas dependencias, conta essa que poderá ser augmentada mediante exame e approvação dos poderes publicos competentes, sempre que for necessario melhorar, estender ou ramificar as linhas ou augmentar o material.

Fornecerá a Companhia todos os elementos necessarios para que se exerça a fiscalisação do governo sobre sua conta de capital e computará os lucros distribuidos quer a titulo de onus, quer sob a forma de acções beneficiarias ou outro qualquer meio, conjunctamente com os que são pagos sob a denominação de dividendo.

XXIV

Fica a Companhia obrigada a cobrar os impostos de transitos que forem estabelecidos pelo governo, recebendo por esse serviço uma percentagem igual á que paga o governo ás companhias, sob pena de multa equivalente ao valor do imposto que deixar de ser arrecadado.

XXV

A companhia não poderá deixar as estradas de ferro e a navegação fluvial que tem contracto com o governo do Estado, ou parte delias, sem a precisa autorisação delle, podendo contudo, mediante consentimento do governo, arrendar essas estradas e o material fixo a outra companhia ou empresa, á qual passará a propriedade do material rodante, os direitos e obrigações dos contractos referentes ao custeio das linhas.

XXVI

O governo do Estado terá o direito de resgatar as estradas de ferro da Companhia União Sorocabana e Ytuana, depois de 13 annos, a contar da data do presente contracto.

O preço do resgate será regulado, em falta de accordo, pelo termo medio do rendimento liquido do ultimo quinquennio, tendo-se em consideração a importancia das obras do material e das dependencias no estado em que estiverem então.

A importancia do resgate será paga em titulos da divida publica interna do typo adoptado.

Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que têm os governos.

XXVII

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o governo do Estado impor a multa de 200\$ a 1:000\$ ou o dobro na reincidencia.

XXVIII

No caso de desacordo entre o governo e a companhia sobre a intelligencia das presentes clausulas, a duvida será resolvida pelo processo arbitral, applicando-se-lhe as clausulas relativas aos contractos de 10 de Outubro de 1870 e 18 de Julho de 1871.

XXIX

Substituirão as clausulas dos contractos actualmente em vigor, celebrados entre o governo e as companhias de estrada de ferro Sorocabana e Ituana, que não foram alteradas pelo presente contracto, ficando as modificações, segundo as quaes se revogão disposições anteriores, dependentes da approvação do Congresso do Estado.

XXX

Além do que já fica estabelecido, a companhia obriga-se a accetar e cumprir como fazendo parte deste contracto, as condições ou prescripções determinadas no projecto que se discute no congresso deste Estado, regulando as concessões de estradas de ferro, logo que seja o mesmo transformado em lei.

Para firmeza do tudo mandou o mesmo Sr. Dr. Presidente do Estado lavrar o presente termo que assigna com o cidadão George Oetterer e eu Miguel Monteiro de Godoy, director geral, o subscervo. Estavam duas estampilhas no valor de 8\$200 devidamente inutilisadas da fôrma seguinte: S. Paulo, 26 de Maio de 1893. — J. A. de Cerqueira Cesar. — Alfredo Maia. — George Oetterer.

Decreto N. 1438 -- de 15 de Junho de 1893

APPROVA A MODIFICAÇÃO DO TRECHO DESTINADO AO ESTABELECIMENTO DA ESTAÇÃO DE S. VICENTE NO PROLONGAMENTO PARA SANTOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolve approvar a modificação do trecho destinado ao estabelecimento da estação de S. Vicente da linha do prolongamento para Santos, entre os kilometros 9.899 a 10.910,088 equivalente ás estacas 491+19 antiga—489+3,89 até 517+0,88, assignalada a tinta amarella na planta que com este baixa rubricada pelo director geral da directoria de viação.

O ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 15 do Junho de 1893, 5ª da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

A. F. Paula Souza.

(Diario Official n. 176 de 29 do Junho de 1893)

Decreto N. 1440 -- de 15 de Julho de 1893

APPROVA OS ESTUDOS DEFINITIVOS DA VARIANTE ENTRE OS KILOMETROS 421,793 E 490 DA LINHA DE BOTUCATU' A' FOZ DO TIBAGY, NO RIO PARAPANEMA, DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolve approvar os estudos definitivos da variante ao trecho já approvado entre os kilometros 421, 793 e 490 da linha de Botucatu á foz de Tibagy, no rio Parapanema ; os quaes com estes baixam rubricados pelo director geral de viação.

O ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 15 de Junho de 1893, 5º da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

A. F. Paula Souza.

(*Diario Official* n. 176 de 23 de Junho de 1893)

Decreto n. 1441 -- de 15 de Junho de 1893

APPROVA OS ESTUDOS DEFINITIVOS DO PROLONGAMENTO PARA SANTOS DA ESTRADA DE FERRO SOROCABANA DOS TRECHOS ENTRE OS KILOMETROS 13,1 — 24 (S. VICENTE E SERRA) E 22 — 36 (PINHEIRINHOS E SANTOS).

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, resolve approvar, dos estudos definitivos apresentados do prolongamento de sua linha para Santos, os trechos entre os kilometros 13,1 a 24 (S. Vicente e Serra) e 22 a 36 (Pinheirinhos e Santos); cujos estudos com este baixam rubricados pelo director geral da directoria de viação ; devendo ser modificados os restantes com uma variante entre os kilometros 73 da linha em trafego a ligar-se mais ou menos no kilometro 20 do ultimo trecho (Pinheirinhos e Santos).

O ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas assim o faça executar.

Capital Federal, 15 de Junho de 1893, 5º da Republica.

FLORIANO PEIXOTO

A. F. Paula Souza.

(*Diario Official* n. 176 de 23 de Junho de 1893).

ANNEXOS

Actos do Poder Executivo

Decreto n. 1164 de 9 de Dezembro de 1892 (*)

**DA NOVO REGULAMENTO PARA O SERVIÇO A CARGO DA FISCALISAÇÃO DAS
ESTRADAS DE FERRO DA UNIÃO**

O vico-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, attendendo á conveniencia de reorganisar o serviço a cargo da fiscalisação das estradas de ferro da União, resolve approvar o regulamento que com este baixa, assignado pelo tenente-coronel Dr. Innocencio Serzedello Corrêa, Ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Capital Federal, 9 de Dezembro de 1892, 4º da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Serzedello Corrêa.

Regulamento approved pelo decreto desta data n. 1164

TITULO I

COMPETENCIA E ACÇÃO FISCAL DO GOVERNO

Art. 1.º Compete ao governo *ex-vi* dos contractos celebrados e por força do direito que lhe cabe de zelar pela policia e segurança das vias-ferreas e de attender ás multiplas relações que ellas teem com o publico, acção ampla e directa de fiscalisação sobre todas, quer sejam de concessão da União, quer sejam de concessão estadual, desde que estas ultimas tiverem sido ou venham a ser declaradas de interesse geral, tenham sido ou venham a ser affiançadas.

Art. 2.º Representa o governo no direito de fiscalisação, tendo amplos poderes, solvo as restricções e os casos de recursos estabelecidos nos contractos e neste regulamento, a Inspectoria goral de Estradas de Ferro, repartição immediatamente subordinada ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas.

(*) Reproduz-se por incorrecções.

Art. 3.º A sede da Inspectoria Geral será na Capital Federal.

Art. 4.º Os engenheiros fiscaes residirão nas localidades mais proximas das estradas que fiscalisarem e forem previamente designadas pelo inspector geral.

Art. 5.º Os engenheiros fiscaes não poderão afastar-se da zona das estradas sob sua fiscalização sem prévia autorização.

TITULO II DO PESSOAL

Art. 6.º A Inspectoria geral de Estradas de Ferro compor-se-ha do pessoal constante do quadro annexo.

Art. 7.º O escriptorio central da inspectoria comprehenderá a secretaria, propriamente dita, e duas secções, sendo uma de estatística e outra de trabalhos graphicos, com o pessoal designado no quadro annexo.

Art. 8.º Com excepção do inspector geral, que será de nomeação do Presidente da Republica, todos os funcionarios serão nomeados pelo ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, sob proposta do inspector geral.

A nomeação do porteiro, continuo e servente do escriptorio central pertence, porém, ao inspector geral.

Art. 9.º Só poderão ser nomeados para os cargos de inspector geral, ajudante e engenheiros fiscaes os engenheiros nacionaes que satisfazão as prescripções da lei n. 3001 de 9 de outubro de 1880.

Art. 10. Os engenheiros fiscaes de 1.ª e 2.ª classes serão nomeados por promoção entre os immediatos em categoria e por merecimento. Em igualdade de condições, se recorrerá á antiguidade, contado o exercicio de todas as commissões do governo em que haja servido.

Art. 11. O inspector geral será substituido em suas faltas ou impedimentos temporarios pelo seu ajudante, cabendo ao ministro, ouvido o mesmo inspector, designar o substituto interino, se o impedimento prolongar-se por mais de 30 dias.

Art. 12. O inspector geral designará os substitutos do engenheiro-ajudante e dos demais engenheiros fiscaes nas suas faltas ou impedimentos temporarios.

Art. 13. Todo o empregado que substituir outro em seu impedimento temporario perceberá a gratificação deste, qualquer que seja o numero de dias em que se der a substituição, contanto que, reunida a importancia da gratificação aos vencimentos, este total não exceda ao do logar substituido.

Art. 14. O empregado que exercer interinamente o logar vago perceberá todos os vencimentos deste, perdendo os de seu proprio emprego.

Art. 15. O empregado que faltar ao serviço sem causa justificada perderá todos os vencimentos.

Se justificar as faltas, ser-lhe-ha descontada sómente a gratificação correspondente aos dias em que faltar, até ao maximo de oito dias.

Para sua justificação, será sufficiente a simples allegação por escripto do empregado, quando o numero de faltas não exceder a tres. Se, porém, fôr superior a tres e inferior a nove, será necessario apresentar attestado de medico. Além de oito faltas, só será concedido abono, se o empregado obtiver licença.

Art. 16. O desconto por faltas interpoladas será correspondente aos dias em que ellas se derem, no caso de faltas consecutivas, serão descontados tambem os dias feriados comprehendidos neste periodo.

Art. 17. São causas justificativas de faltas: 1.ª, molestia do empregado; 2.ª, moço; 3.ª, gala de casamento.

Paragrapho unico. Compete ao inspector geral julgar da justificação das faltas.

Art. 18. As licenças aos empregados serão concedidas até 30 dias pelo inspector geral, e as de maior prazo pelo ministro, precedendo audiencia do inspector geral e de accordo com as disposições do decreto n. 4484 de 7 de março de 1870.

Art. 19. As licenças serão concedidas com ou sem ordenado, não se abonando em caso algum as gratificações do exercicio.

§ 1.º Só por motivo de molestia provada se concederá licença até um anno, podendo ser com ordenado inteiro até seis mezes e de então em diante com metade do ordenado.

§ 2.º Por qualquer outro motivo justificado a licença não excederá de seis mezes e, sendo com ordenado, ficará sujeito ao seguinte desconto:

Da quinta parte, sendo a licença até dous mezes; da terça parte, sendo por mais de dous até quatro mezes; de duas terças partes, sendo por mais de quatro mezes.

Art. 20. O tempo das licenças concedidas com ordenado, suas reformas e prorrogações, dentro de um anno, a contar do dia em quo o empregado entrar no gozo da primeira que obtiver, será sommado para o fim de fazer-se o desconto de que trata o artigo antecedente. Da mesma fórma proceder-se-ha nos periodos annuaes ulteriores.

Art. 21. Em todo caso, findo o prazo maximo da licença, nada mais perceberá o empregado, nem será aquella renovada ou proro-

gada sem que este volte ao effectivo exercicio de seu cargo e nelle permaneça por tempo pelo menos igual ao da ausencia determinada pelo gozo da licença.

Art. 22. Ficará sem effeito a licença concedida, se o empregado que a tiver obtido não entrar no gozo della, dentro do prazo de 30 dias, contado do dia em que o acto da concessão for publicado no *Diario Official* ou lhe for communicado.

Art. 23. Não pôde obter licença o empregado que não tiver tomado posse e entrado em exercicio do seu cargo. Pôde, entretanto obter licença o empregado, independente da condição antecedente, que adoecer no periodo em que se realizar sua remoção de um para outro emprego.

Art. 24. Nenhum vencimento será pago ao empregado licenciado, sem que tenha registrado a respectiva portaria no escriptorio central com a declaração do dia em que começou a gozar-a, e sem que se achem satisfeitas as exigencias prescriptas nas leis fiscaes.

Art. 25. O empregado que, sem causa justificada, faltar seguidamente mais de 15 dias, será considerado demittido.

Art. 26. As faltas disciplinares commettidas por empregados, que não constituirem crime definido na legislação vigente, serão punidas, segundo a sua gravidade, com as seguintes penas:

- 1.ª, simples advertencia;
- 2.ª, reprehensão em ordem do serviço;
- 3.ª, suspensão até 30 dias;
- 4.ª, demissão.

Parapho unico. O inspector poderá impor qualquer das penas designadas no artigo antecedente aos empregados de sua nomeação e as de advertencia e suspensão até oito dias aos de nomeação do ministro, a quem dará conhecimento immediato.

APOSENTAÇÃO E MONTEPIO

Art. 27. Os empregados da Inspectoria Geral só poderão ser aposentados quando se invalidarem no serviço da nação, por molestia ou idade avançada, nos termos do decreto legislativo n. 117 de 4 de Novembro de 1892.

Art. 28. Perderá a aposentadoria o empregado que em qualquer tempo, por sentença passada em julgado, for convencido de haver durante o exercicio de algum dos empregos commettido os crimes de peita e de suborno, ou praticado qualquer acto de traição, abuso de confiança ou revelação de segredos.

Art. 29. O montepio dos empregados será regulado pelo decreto n. 1045 de 21 de Novembro de 1890, enquanto pelo Poder Legislativo não for revista a materia.

TITULO III

DAS ATTRIBUIÇÕES

Art. 30. São attribuições do inspector geral:

1.º Requisitar directamente da Directoria Geral de Contabilidade da secretaria de Estado dos Negocios da Industria, os documentos que se referirem ao serviço tecnico de sua repartição devolvendo-os logo que delles não careça;

2.º Examinar todas as questões que se prendão ás estradas de ferro da União e sobre ellas apresentar parecer;

3.º Dirigir e regulamentar todo o serviço da fiscalisação e distribuir-o pelas secções do escriptorio central, segundo sua especie e exigencias;

4.º Inspeccionar directamente, quando assim o entenda conveniente, as estradas, quer em construcção, quer em trafego e, bem assim, as respectivas escripturações;

5.º Multar as companhias por infracção dos contractos e regulamentos actualmente em vigor ou que venham a ser promulgados, a qual só se tornará effectiva depois de approvada pelo ministro;

6.º Propor ao governo a nomeação, suspensão e demissão dos funcionarios de nomeação do ministro, de accordo com o presente regulamento;

7.º Propor ao governo a alteração das tarifas das diversas estradas de ferro;

8.º Nomear, suspender ou demittir o porteiro e continuo do escriptorio central;

9.º Propor ao governo qualquer medida tendente, quer a reduzir os onus contrahidos pela União, quer a melhorar as condições de segurança, commodidade e policia das vias-ferreas;

10. Solicitar do ministro requisição de passagens necessarias para os funcionarios da inspectoria, quando viajarem em serviço publico;

11. Comunicar-se directamente com os encarregados na Europa das liquidações de contas das companhias de estradas de ferro, dos quaes requisitará as informações e esclarecimentos que julgar necessarios;

12. Observar e fazer executar o presente regulamento em todas as suas disposições;

13. Autorisar provisoriamente a abertura ao trafego de qualquer trecho de linha e propor ao governo a recepção definitiva;

14. Apresentar até ao dia 15 de Março de cada anno o relatório circunstanciado de todos os serviços da inspectoria e es orçamentos da despesa a fazer-se no exercicio futuro, com o pessoal da inspectoria e com o pagamento da garantia de juros ás estradas de ferro.

Art. 31. São attribuições do ajudante-secretario do inspector geral :

- 1.ª Dirigir a secção técnica da inspectoría ;
- 2.ª Examinar todos os documentos remettidos pelos engenheiros fiscaes, cabendo-lhe verificar se todos os projectos e contas apresentados satisfazem as condições dos contractos ;
- 3.ª Dirigir immediatamente os serviços das secções de estatística e graphica ;
- 4.ª Dirigir o serviço de expediente do escriptorio central ;
- 5.ª Zelar pela boa classificação e guarda do archivo.

Art. 32. São attribuições dos engenheiros fiscaes ;

- 1.ª Zelar pelo exacto cumprimento dos contractos relativos ás estradas de ferro que fiscalisarem ;
- 2.ª Propor ao inspector geral as multas em que tiverem incorrido as companhias, por infracção dos contractos e regulamentos ;
- 3.ª Propor as alterações nas tarifas apresentadas pelas companhias e as modificações a fazer nos casos previstos nos contractos, justificando as suas propostas, quer estejam ellas de accordo com as apresentadas pelas companhias, quer não ;
- 4.ª Propor todas as medidas tendentes, quer a reduzir os encargos da União, quer a melhorar as condições de segurança, commodidade e policia das vias-ferreas ;
- 5.ª Acompanhar os trabalhos dos estudos das linhas afim de verificar se a directriz estudada é a que melhor satisfaz, quer em plano, quer em perfil, as condições dos contractos e as de segurança e economia, quer na construcção, quer no tráfego, e bem assim aos interesses da zona a servir, informando detalhadamente o propondo as modificações a fazer e variantes a estudar ;
- 6.ª Acompanhar os trabalhos da construcção, verificando se as linhas são construidas de accordo com os projectos approvados, indicando em detalhada informação as modificações que lhe parecerem convenientes, a razão destas modificações e as economias que ellas produzirem ou tiverem produzido no orçamento approvedo ;
- 7.ª Remetter ao inspector geral, por ocasião de abrir-se ao tráfego qualquer trecho de linha, uma relação detalhada e por estaca de todas as obras de arte, indicando as que deixarem de ser construidas, achando-se todavia incluídas no projecto approvedo e as que foram construidas, não obstante não se acharem incluídas no mesmo projecto, e as razões que motivaram estas modificações e as economias ou augmentos dahi resultantes ;
- 8.ª Remetter na mesma occasião uma relação detalhada das pontes e viaductos de superstructura metallica, com os resultados das

experiencias feitas em cada uma das obras, para verificação das condições de resistencia ;

9.ª Propor a acceitação provisoria de qualquer trecho de linha em condições de ser entregue ao tráfego ;

10. Examinar os horarios propostos pelas administrações das vias-ferreas, approvando-os provisoriamente e submettendo-os á approvação definitiva do inspector geral ;

11. Verificar as condições de conservação das linhas e suas dependencias ;

12. Verificar mensalmente o estado do material rodante, rubricando os livros de registros das locomotivas de que trata o art. 68 do regulamento para a fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, de 26 de Abril de 1857 ;

13. Proceder annualmente, comapparelhos convenientes, a experiencias sobre resistencia dos trens, de modo a deduzir a formula que as exprimam para cada estrada, em alinhamento recto e de nivel ; deduzir as resistencias dos mesmos trens nas rampas e nas curvas de diversos raios ;

14. Estudar e propor ao inspector geral medidas tendentes a melhorar as condições economicas das estradas ;

15. Providenciar, em caso de accidente, de accordo com o regulamento de 26 de Abril de 1857 ;

16. Cumprir e fazer cumprir os regulamentos existentes ou que venham a ser promulgados ;

17. Apresentar até ao dia 15 de Fevereiro um relatório circumstanciado dos serviços das estradas de ferro, sob sua fiscalisação e orçamento da despesa a effectuar-se, acompanhado de quadros estatísticos, de accordo com os modelos annexos e bem assim o orçamento da despesa provavel a effectuar com a fiscalisação e garantia de juros ás meamas estradas.

TITULO IV

TOMADA DE CONTAS

Art. 33. Este serviço será desempenhado segundo as instrucções especiaes que forem approvadas pelo ministro de Industria, Viação e Obras Publicas.

TITULO V

DOCUMENTOS E DADOS ESTATISTICOS

Art. 34. As companhias são obrigadas a apresentar á fiscalisação os seguintes documentos :

1.ª Uma classificação de recoita e despesa, discriminadas as respectivas verbas por especies, segundo o modelo annexo sob n. 1 ;

2.º Balanço da receita e despesa da parte da estrada já em trafego, de accordo com o modelo annexo n. 16;

3.º Uma conta especial das despesas do primeiro estabelecimento de cada uma das secções da estrada abertas ao trafego;

4.º Demonstração do movimento e receita dos transportes effectuados no semestre vencido, de accordo com os modelos annexos sob ns. 9, 10, 11, 12 e 13;

5.º Demonstração das rendas das estações no semestre vencido, de accordo com o modelo annexo sob n. 14;

6.º Um quadro de classificação e estado do material rodante da linha em trafego no semestre, de accordo com o modelo annexo sob n. 2;

7.º Um quadro de percurso das locomotivas, wagons e trens na linha em trafego, modelo annexo sob n. 3;

8.º Uma demonstração de despesa de tracção e conducção de trens da estrada, modelo annexo sob n. 5;

9.º Um quadro da utilização dos trens e vehiculos, modelo annexo n. 6;

10. Um quadro de consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, com material rodante na linha em trafego, modelo annexo n. 4;

11. Uma demonstração da substituição do material da via permanente e telegrapho, modelo annexo n. 7;

12. Uma estatística dos accidentes occorridos na estrada, no semestre, modelo annexo n. 8.

Art. 35. As estradas sem garantia de juros deverão apresentar semestralmente ao fiscal:

1.º Um relatório circunstanciado dos trabalhos em construcção;

2.º Uma demonstração das despesas do primeiro estabelecimento da parte em trafego, modelo n. 15;

3.º Quadros demonstrativos e estatísticos, organizados de accordo com os modelos annexos sob ns. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 e 14.

Art. 36. Todas as empresas são obrigadas igualmente a apresentar mensalmente ao fiscal, para serem remettidos ao escriptorio central da inspectoría:

1.º O total da receita no mez anterior;

2.º O total da despesa;

3.º O numero total de viajantes transportados;

4.º O peso total das mercadorias despachadas a peso;

5.º O volume total das mercadorias despachadas por volumes;

6.º O numero de animaes transportados;

7.º O numero de carros;

8.º O numero de telegrammas particulares transmittidos;

9.º O numero e percurso total dos trens;

10. A extensão da estrada em trafego.

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 37. O governo providenciará no sentido de serem remettidos á Inspectoría Geral de Estradas de Ferro pelos delegados na Europa, encarregados dos pagamentos de garantia de juros ás empresas que lá tenham sede, todos os documentos relativos a esses pagamentos.

Art. 38. As empresas serão obrigadas a observar as disposições dos decretos ns. 1930 de 26 de Abril de 1857, 5561 de 28 de Fevereiro de 1874, 6995 de 10 de Agosto de 1878 e 7959 de 29 de Dezembro de 1880, em tudo quanto não for contrario ao presente regulamento e instrucções que forem expedidas para a tomada de contas e outros quaesquer serviços attinentes ás estradas de ferro que gosam da garantia de juros ou subvenção.

Art. 39. São considerados em completa disponibilidade os empregados que não estiverem incluídos no quadro approved por portaria desta data.

Art. 40. Revogam-se as disposições em contrario.

Capital Federal, 9 de Dezembro de 1892. — *Serzedello Corrêa.*

Tabella de vencimentos que competem aos empregados da Inspectoria Geral de Fiscalisação do Estradas de Ferro, a que se refere o art. 6.º deste regulamento.

NUMEROS	EMPREGADOS	VENCIMENTOS			
		Ordenado	Gratificação	Somma	Total
	Escriptorio central				
1	Inspector geral.....	10:000\$	5:000\$	15:000\$	15:000\$
1	Ajudante-secretário..	5:100\$	2:600\$	8:000\$	8:000\$
1	Archivista	2:400\$	1:200\$	3:600\$	3:600\$
5	Escripturarios	2:400\$	1:200\$	3:600\$	18:000\$
1	Porteiro.....	1:000\$	600\$	1:600\$	1:600\$
1	Continuo.....	7:0\$	360\$	1:080\$	1:080\$
	Secção de estatistica				
1	Chefe	5:400\$	2:600\$	8:000\$	8:000\$
1	Auxiliar	4:000\$	2:000\$	6:000\$	6:000\$
2	Escripturarios	2:400\$	1:200\$	3:600\$	7:200\$
	Secção graphica				
1	Chefe	3:600\$	1:400\$	5:000\$	5:000\$
3	Desenhistas.....	4:800\$	1:400\$	6:200\$	12:600\$
	Fiscalisação das estradas				
8	Fiscaes de 1.ª classe...	3:000\$	4:000\$	12:000\$	96:000\$
20	Ditos de 2.ª classe....	6:700\$	3:300\$	10:000\$	200:000\$
15	Ditos de 3.ª classe....	5:100\$	2:600\$	8:000\$	120:000\$
					502:280\$

OBSERVAÇÕES

Haverá um servente no Escriptorio Central com a diaria de 23500. Ao empregado de fazenda que servir em junta apuradora de contas das companhias será abonada a ajuda de custo, para as despesas de viagem, da quantia de 600\$ em duas prestações semestraes para cada estrada, não excedendo, porém, de 3:600\$ o maximo dessa gratificação, seja qual for o numero do estradas em que sirva.

Capital Federal, 3 de Dezembro de 1892— *Sersedello Corrêa*.

Nota.—os modelos serão annexados nos exemplares em avulsos.

(Diario Official n. 339 de 16 de Dezembro de 1892.)

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas

Directoria Geral de Viação

Requerimentos despachados

DIA 9 DE DEZEMBRO

Manoel Caetano da Silva Lara e Roberto Normanton, pedindo que para interpretação da clausula segunda do decreto n. 1029 de 30 de Agosto ultimo pelo qual lhes foi feita a concessão de privilegio para a construcção de uma estrada de ferro entre Taubaté e Amparo seja declarado :

1º, que é que se deve entender por—*somma effectivamente empregada na construcção*;

2º, se o capital para a construcção da estrada for levantado em ouro em paiz estrangeiro, qual o cambio que em caso de resgate deverá vigorar para o pagamento em moeda nacional ; e, se tal pagamento tiver de ser realizado em titulos da divida publica interna, qual a cotação para esses titulos e qual o cambio que deverá vigorar para a operação.

Fica estabelecido:

1º, que por—*somma effectivamente empregada na construcção*—entende-se a que for constituída não só pelo custo das obras classificadas no quadro n. 15 annexo ao regulamento approved pelo decreto n. 399 de 20 de Junho de 1891. e respectivos juros, mas tambem pelo custo de todas as despesas que depois da abertura do trafego forem effectuadas a bem do desenvolvimento deste com autorisação do governo.

2º, que se o capital for levantado em ouro em paiz estrangeiro, a importancia do resgate calculada em moeda nacional será transformada em libras esterlinas, tomando-se para base dessa transformação o cambio de 27 d. por mil réis; que, determinado desse modo o custo do resgate em libras esterlinas, o pagamento destas será feito em moeda nacional corrente, ao cambio do dia, ou em titulos da divida publica interna pela cotação e cambio do dia em que se effectuar esse pagamento.

(Diario Official, n. 348 de 25 de Dezembro de 1892)

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas

O ministro de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas, em nome do Vice Presidente da Republica, resolve, de accordo com o art. 33 do regulamento approved pelo decreto n. 1164 de 9 do corrente, approvar as instrucções, que com este baixam, para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gosam ou venham a gosar da garantia de juros ou subvenção pela União.

Capital Federal, 17 de Dezembro de 1893.—*Serzedello Correa.*

INSTRUCCOES PARA O SERVIÇO DE TOMADA DE CONTAS DAS COMPANHIAS DE ESTRADAS DE FERRO QUE GOSAM DE GARANTIAS DE JUROS OU SUBVENÇÃO PELA UNIÃO, APPROVADAS POR PORTARIA DESTA DATA.

DA TOMADA DE CONTAS

Art. 1.º A tomada de contas será exercida por uma junta composta do engenheiro fiscal da respectiva estrada de ferro, como representante da administração publica, que presidirá aos trabalhos, de um empregado de fazenda, como representante do fisco, que servirá de secretario, e de um empregado da companhia ou empresa, legalmente constituida como representante desta.

Art. 2.º A junta assim constituida reunir-se-ha até o dia 15 do mez seguinte ao semestre findo, no escriptorio central inicio dos trabalhos para as linhas em construção e até o dia 30 no escriptorio central onde funcionar a contabilidade, para as linhas em trafego, e encetará os trabalhos de apuração das contas de receita e despesa ou de obras executadas, terminando em tempo a poder ser effectuado o pagamento dos juros dentro dos tres mezes subsequentes aos mesmos semestres.

Art. 3.º Para a fiel observancia do artigo antecedente, o engenheiro fiscal, presidente da junta, em fins do semestre corrente, fará as communicações aos demais membros, marcando o dia e hora que devê ter logar a reunião.

Paragrapho unico. O membro que se achar impedido para o comparecimento no dia e hora marcados, deverá dar disso immediata participação ao presidente da junta, para que este a seu turno communique em acto continuo e facto ao inspector geral de estradas de ferro, afim de que sejam dadas promptas providencias para a substituição do impedido, de forma que não venha a ficar prejudicado o serviço de tomada de contas no periodo fixado no art. 2.º

Art. 4.º A apuração dos documentos servirá feita pela junta por voto unanime e, no caso de divergencias de opiniões, a cada um dos membros é facultativo emittir em separado seu parecer, assignando-se vencido sobre o objecto dos interesses que representar, justificando sua opinião divergente.

Art. 5.º Haverá para cada junta um livro rubricado pelo inspector geral de estradas de ferro, que será exclusivamente para nelle ser lançada a acta de tomadas de contas, segundo o modelo annexo, a qual será assignada por todos os membros.

Paragrapho unico. Na acta se mencionará tudo quanto correr na sessão.

Art. 6.º O voto divergente de qualquer dos membros da junta não prejudicará a conclusão do serviço, e sendo do representante da companhia, sômente implica mero protesto para reclamação futura, caso não seja attendido no julgamento final pelo ministro para a effectividade do pagamento dos juros garantidos.

Art. 7.º Nenhum dos membros da junta poderá, sob pretexto algum, negar sua assignatura na acta, desde que este acto não obriga por definitiva a tomada das contas.

Art. 8.º A acta da apuração dos documentos, com o balanço do semestre, uma relação especificada dos documentos de despesa, com menção de cada verba e especie, por conta do capital garantido, uma relação especificada dos documentos de receita e despesa, com menção de cada verba e especie por conta do custeio e as primeiras vias dos documentos, depois de serem visados pelo engenheiro fiscal, presidente da junta, e bem colleccionados, serão immediatamente remetidos á inspectoría geral, a quem compete examinal-os e apresentar á Secretaria de Estado dos Negocios da Industria, Viação e Obras Publicas.

Art. 9.º A approvação da apuração das contas pela junta não importa decisão final, pois no exame pela inspectoría geral pôde haver proposta de glosas de despesas que entenda terem sido indebitamente computadas, assim como incluir verbas que, devendo sel-o não hajam sido.

Art. 10. Ao governo compete decidir sobre essas glosas, accrescimos e tudo mais que tenha de concorrer para o computo do capital garantido para effectividade do pagamento dos juros.

DOS DOCUMENTOS

Art. 11. As despesas serão justificadas com os projectos approved, autorisações recebidas, contas, facturas, certificados, folhas de pagamento e, em geral, recibos devidamente legalisados, segundo a legislação de fazenda.

Art. 12. A receita será demonstrada com os bilhetes de passagens, guias e recibos de fretes, e, em geral, de quaesquer rondas, ordinaria, extraordinaria ou eventual.

Fica bem entendido que, para os effeitos de ajuste de contas, considerar-se-hão arrecadadas ou recebidas as rendas, desde que houverem sido emitidos os bilhetes ou despachadas as cargas consignadas nas vias.

Art. 13. Das linhas em construcção a junta examinará os documentos relativos ás medições provisórias ou finais, já rubricadas pelo engenheiro fiscal que as tiver acompanhado e que por este facto assume a responsabilidade directa da exactidão dos trabalhos, applicará os preços approvados pelo governo, verificará as peças dos processos de desapropriação, examinará se todas as obras indicadas no projecto approvado foram executadas ou não, quaes as modificações que soffreram no projecto, na cubação e no custo, as razões dellas; procederá em summa ao exame minucioso de quanto possa interessar ao computo do capital spendido.

Art. 14. Rubricados pela junta todos os documentos examinados, proceder-se-ha á organização da folha de medição, em que serão indicadas todas as obras por estação, sendo o original lançado em um livro especial, aberto e rubricado pelo respectivo engenheiro-fiscal.

Art. 15. Nos capitales levantados durante a construcção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas eapparelhos de qualquer natureza, necessarios ao seu reparo e conservação o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e apparelhos acima referidos empregados no trafego da estrada.

Art. 16. Entregue a estrada ou parte desta ao transito publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despesa de custeio, exhibidos pela companhia ou empresa.

Art. 17. Para as linhas em trafego serão apresentados os documentos especificados nos artigos antecedentes.

Art. 18. As despesas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e todas as dependencias da via-ferrea, taes como, armazens, officinas, depósitos de qualquer natureza; do leito da estrada, todas as obras de arte a ella pertencentes e quaesquer outras novas que tiverem sido previamente approvadas pelo governo.

Art. 19. Só serão admittidos por despesas do custeio do semestre o material realmente consumido, pelo preço da respectiva factura e dia de seu pagamento.

Art. 20. São consideradas de custeio as despesas realizadas pelas companhias de estrada de ferro que gozão da garantia de juros da União, com o pagamento de impostos geraes, estadoaes e municipaes, exigidos por lei.

Art. 21. As despesas que se effectuarem nas praças estrangeiras, quer por conta do capital com garantia de juros, fiança ou subvenção, quer por conta do custeio, serão justificadas com documentos devidamente legalizados, visados pelos agentes do governo federal naquellas localidades e para isso autorizados.

Fica bem entendido que o visto desses agentes nos documentos alludidos não importa approvação das despesas a que elles se refiram e sim, unicamente, uma formalidade indispensavel para serem taes documentos tomados em consideração no ajuste de contas, previamente julgada pelo governo brasileiro, juntamente com os de despesas feitas no Brazil.

Art. 22. Terminado cada semestre, as empresas apresentarão ao governo uma conta corrente dos depositos e retiradas dos juros vendidos, organizada pelo banco depositario e visada pelo agente financeiro do governo, quando se referirem a praças estrangeiras, e pelo fiscal sendo no Brazil.

Paragrapho unico. Estas contas serão remettidas em tempo de poderem ser por este recebidas até ao fim do primeiro mez seguinte a cada semestre findo, para serem tomadas na consideração pela inspeccoria na organização da conta semestral dos juros garantidos.

PAGAMENTOS DE JUROS GARANTIDOS

Art. 23. A garantia de juros ás companhias com séde na Europa será paga integralmente nos primeiros dias do mez seguinte ao semestre anterior.

Ficam em pleno vigor as instrucções approvadas por aviso n. 35 do 27 de Abril de 1896, em tudo que não estiver modificado pelos presentes.

Art. 24. Os saldos que forem verificados entre a receita e a despesa das linhas em trafego serão recolhidos immediatamente pelas respectivas companhias ás thesourarias de fazenda ou agencias fiscaes no Brazil, visto os juros garantidos serem pagos na Europa por antecipação e integraes.

Art. 25. A garantia de juros ás companhias com séde no Brazil será paga por antecipação até o dia 30 do mez seguinte a cada semestre vencido, mediante certificado apresentado pelo inspector geral ao ministro da Industria, Viação e Obras Publicas e por este approvado.

Art. 26. Só serão admittidas por despesas do custeio as differenças de cambio de remessas de fundos do Brazil para a Europa, que

forem previamente autorizadas, nos termos do aviso n. 160 de 17 de Outubro de 1892.

Art. 27. O pagamento de juros garantidos que tiver de ser feito no Brazil sobre capital em ouro e em equivalente moeda papel, será realiado ao cambio do dia anterior ao mesmo pagamento, após a liquidação das contas dentro dos tres mezes subseqüentes a esse semestre.

Capital Federal, 17 de Dezembro de 1892.—*Serzedello Correa.*

MODELO

Acta da tomada de contas da companhia.....
 Extensão em trafego..... kilometros
 „ em construcção..... „
 „ em estudos..... „

Aos.....dias do mez de..... de 189..... no escriptorio central sede..... (segundo a especie discriminada no art. 2.º das instrucções) á hora previamente designada, reunidos os membros da junta apuradora das contas F, F e F, abriu-se a sessão.

Apresentados pelo representante da companhia.....
os documentos especificados nas respectivas instrucções, procedeu-se ao exame e apuração dos mesmos, dando em resultado o seguinte:

Receita.....	§
Despeza.....	§
Saldo ou deficit.....	§

Sendo o capital garantido de.....§..... segundo o decreto n..... de..... de....., resulta que o compromisso do governo pelos juros garantidos é do liquido de§..... igual a..... (no caso de ser o capital em ouro. (1)

E nada mais havendo a considerar, deu-se por findo o trabalho.
 (2 e 3)

F.	presidente.
F.	secretario.
F.	Representante da companhia.

(1) No caso de saldo, dirá :— que foi immediatamente recolhido aos cofres publicos.

(2) No caso de glosa, dir-se ha:— pelos membros representantes do governo foram feitas as seguintes parcelas: (discriminação de cada uma pela especie) que, montando no total de.....§....., reduz-se a importancia a pagar pelos juros a.....

(3) Se houver protesto de qualquer dos membros, será transcripto, principiando pela formula : — Foi voto em separado do membro (o caracter que lhe assistir) que.....

(*Diario Official* n. 345 de 22 de Dezembro de 1892)

