MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

ESTATISTICA

DAS

ESTRADAS DE FERRO DA UNIÃO

E DAS

FISCALIZADAS PELA UNIÃO

RELATIVA AO ANNO

DE

1912

RIO DE JANEIRO
IMPRENSA NACIONAL
1915

ADVERTENCIA

Todos os dados estatisticos deste volume se referem ao anno de 1912 e provêm sómente das estradas de ferro pertencentes á União ou por ella fiscalizadas, com excepção do seguinte quadro, onde se encontra, de modo completo, a relação de todas as estradas de ferro em trafego, construcção e com estudos approvados na Republica, em 31 de dezembro de 1913.

INDICE

VIAÇÃO FERREA DA REPUBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO				
Central do Brazil	(a) 2.033,373	690,000	160,000	2.833,373
Bitola de 1m,60	972,837	246,000	—	1.218,837
Central a Burnier	497,931	—	—	497,931
Ramal de S. Paulo	338,192	—	—	338,192
» da Maritima	0,993	—	—	0,993
S. Christovão a Alfredo Maia	1,200	—	—	1,200
Ramal de Jockey Club	1,330	—	—	1,330
» » Campinho	0,446	—	—	0,446
» » D. Clara	1,671	—	—	1,671
Linha Circular de Bangú	2,414	—	—	2,414
Ramal de Santa Cruz	32,720	—	—	32,720
» » Matadouro	2,386	—	—	2,386
Santa Cruz á Angra dos Reis	26,748	(b) 84,000	—	110,748
Ramal de Paracamby	8,306	—	—	8,306
» da Penha	1,180	—	—	1,180
» do Morro da Mina	7,220	—	—	7,320
Do kilometro 478 a Bello Horizonte	—	162,000	—	162,000
Bitola de 1m,00	1.060,536	444,000	160,000	1.664,536
Burnier a Pirapora	508,009	(c) 264,000	—	772,009
Ramal de Ouro Preto	42,355	(d) 18,000	—	60,355
» » Bello Horizonte	14,343	—	—	14,343
» » Santa Barbara	76,312	—	—	76,312
» » Piranga	25,689	(e) 32,000	90,000	147,689
» » Fluvial	1,581	—	—	1,581
» » Porto Novo	63,770	—	—	63,770
Central a Entre Rios	178,559	—	—	178,559
S. Christovão a Alfredo Maia	1,320	—	—	1,320
Desengano a Rio Preto	63,368	(f) 38,000	—	101,368
Commercio á Barra Longa	65,111	—	—	65,111
Valença a Tabôas	12,920	—	—	12,920
Circular da Pavuna	4,176	—	—	4,176
Ramal de Deodoro (Linha Auxiliar)	3,023	—	—	3,023

(a) Esta extensão assim se decompõe: em via simples 1.956,042 kilometros; em via dupla 60,831 kilometros e em via quadrupla 16,500 kilometros; (b) Itacurussá á Angra dos Reis; (c) Do kilometro 355 da linha do Centro a Montes Claros; (d) Ouro Preto á Marianna; (e) De Livramento a Mercês do Pomba; (f) Rio Preto á Santa Rita de Jacutinga.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Governador Portella a Barão de Vassouras	—	42,000	—	
Bemfica a Bom Jardim	—	50,000	70,000	
Oeste de Minas	1.305,732	377,800	—	1.6
BITOLA DE 0m,76	727,737	42,500	—	7
Sitio a Paraopêba	601,800	(a) 42,500	—	6
Ramal de Aguas Santas	11,800	—	—	
» » Ribeirão Vermelho	48,520	—	—	
» » Itapecerica	34,578	—	—	
» » Claudio	26,194	—	—	
» » Pitanguy	4,865	—	—	
BITOLA DE 1m,00	577,995	335,300	—	
Bomjardim á Formiga	280,974	(b) 110,700	—	3
Turva Pequeno á Angra	113,604	(c) 89,600	—	2
E. de F. de Goyaz a Bello Horizonte	155,816	135,000	—	
Ramal de Pará	27,601	—	—	
Rio do Ouro				
BITOLA DE 1m,00	126,339	—	—	
Cajú a S. Pedro	59,900	—	—	
Ramal José Bulhões a Tinguá	12,180	—	—	
» do Rio do Ouro á Represa	2,637	—	—	
» Vicente Carvalho á Fazenda Grande	6,545	—	—	
» de Bemfica-á D. Anna Nery	1,202	—	—	
» Belford Roxo a Mantequira	35,014	—	—	
» Inhauma a Engenho de Dentro	2,070	—	—	
» de João Pinto	5,667	—	—	
» » Registro	1,184	—	—	
Lorena a Itajubá				
BITOLA DE 1m,00	20,000	—	64,366	
Cruz Alta a Santo Angelo				
BITOLA DE 1m,00	53,000	51,548	—	
S. Pedro a S. Luiz e ramal de S. Borja (d)				
BITOLA DE 1m,00	—	416,657	—	
Alegrete a Quarahy (d)				
BITOLA DE 1m,00	—	117,000	—	
Sebastião á Sant'Anna (d)				
BITOLA DE 1m,00	—	160,460	—	

(a) Ramaes de Abaeté e Barbacena; (b) S. Vicente Ferrer a Bom Jardim e Itapecerica á Formiga; (c) Capivary á Ar[illegible] Turvo Pequeno á Passa Vinte; (d) A cargo da Inspectoria Federal das Estradas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Basilio a Jaguarão (a)				
BITOLA DE 1m,00	—	113,600	—	113,600
S. Pedro a Pelotas (b)				
BITOLA DE 1m,00	—	—	100,000	100,000
Uberaba á Villa Platina				
BITOLA DE 1m,00	—	—	275,423	275,42
Recife a Pedras de Fogo (c)				
BITOLA DE 1m,00				
Recife a Itambé	—	—	130,900	130,90
Corontá ao Tocantins				
BITOLA DE 1m,00	—	—	105,000 (d)	105,00
II — DE PROPRIEDADE DA UNIÃO E ARRENDADAS				
Madeira-Mamoré				
BITOLA DE 1m,00:				
Porto Velho a Guajará-Mirim	364,281	—	—	364,28
S. Luiz a Caxias				
BITOLA DE 1m,00	—	374,635	—	374,63
Rede Ceará-Piauhy				
BITOLA DE 1m,00	758,864	155,000	1.143,129	2.056,99
Baturité				
Fortaleza a Macapá	413,482	47,000	169,577	630,
Ramal de Maranguape	7,246	—	—	7,
» da Praia	2,900	—	—	2
» de Icó	—	5,000	40,768	45
» do Crato	—	—	53,000	53,
Fortaleza a Itapipoca	—	50,000	84,560	134,5
Sobral				
Camocim á Therezina	335,236	34,000	291,933	661
Giráo a Crathoús	—	—	217,220	21
Amarração a Campo Maior	—	19,000	285,468	304
Central do Rio Grande do Norte				
BITOLA DE 1m,00:				
Natal a Caicó	119,558	71,277	71,833	262
Rede Great Western				
BITOLA DE 1m,00	1.477,347	12,571	176,532	1.666
Natal a Itamatahy	164,660	—	—	164
Conde d'Eu e prolongamento para Picuhy	194,642	12,571	113,671	320,

(a) A cargo da Inspectoria Federal das Estradas; (b) Decreto n. 10.585, de 23 de novembro de 1913; (c) Decreto n. 10.61[illegible] de 17 de dezembro de 1913; (d) Decreto n. 10.133, de 19 de março de 1913.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Central de Pernambuco	269,268	—	30,000	299
Ligação com a Recife a Limoeiro	10,200	—	—	10
Timbaúba a Pilar	39,230	—	—	39
Recife a S. Francisco	124,739	—	—	124
Ligação com a Central	6,230	—	—	6
Sul de Pernambuco e ramal	193,908	—	—	193
Central de Alagôas, ramal de Viçosa e prolongamento	194,069	—	32,831	226
Ribeirão a Cortez (a)	28,657	—	—	28
» » Barreiros (a)	55,695	—	—	55
Paulo Affonso	115,853	—	—	115
Ramal de Campina Grande	80,196	—	—	80
Rede de Viação Ferrea da Bahia	1.575,648	520,047	1.858,549	3.954
BITOLA DE 1m,60	123,130	—	—	123
Bahia a Alagoinhas (b)	123,130	—	—	123
BITOLA DE 1m,00	1.135,858	520,047	1.858,549	3.514
Alagoinhas a Joazeiro	452,310	—	—	452
» » Propriá e ramal de Capella	307,278	132,304	—	439
Bahia e Minas, Caravellas a Theophilo Ottoni	376,270	—	—	376
Bomfim a Sitio Novo e ramaes	—	177,318	182,122	359
Machado Portella á Carinhanha	—	100,000	462,500	562
Bandeira de Mello a Brotas	—	50,000	276,000	326
Cajueiro a Cipó	—	—	102,600	102
Ramal de S. Gonçalo	—	10,925	—	10
Bom Jesus a Tremedal	—	—	297,027	297
Theophilo Ottoni a Tremedal	—	49,500	537,700	587
BITOLA DE 1m,067	316,660	—	—	316
S. Felix a Bandeira de Mello	254,600	—	—	254
Ramal de Feira de Sant'Anna	45,060	—	—	45
Ramaes de S. Gonçalo e Olhos d'Agua	17,000	—	—	17
Paraná (c)				
BITOLA DE 1m,00	416,995	44,983	—	471
Paranaguá a Curityba	110,387	—	—	110
Curityba á Ponta Grossa	190,989	—	—	190
Ramaes do Rio Negro, Antonina e Porto Amazonas	115,619	—	—	115
Serrinha a Porto Amazonas	—	44,983	—	44

(a) Com reversão para a União, mediante indemnização, findo o prazo de arrendamento. (b) De accordo com o contracto [illegible] duzida a bitola desta linha a 1m,00, continuando, porém, o trafego da linha de 1m,60. (c) Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
[illegible]e do Paraná (a)				
[illegible]LA DE 1m,00:				
[illegible]rityba á Rocinha	43,397	—	—	43,397
[illegible]a Catharina (a)				
[illegible]LA DE 1m,00:				
[illegible]menau a Hansa	69,700	—	—	69,700
[illegible]hereza Christina (a)				
[illegible]A DE 1m,00	118,096	—	—	118,096
[illegible]ituba a Lauro Müller	111,100	—	—	111,100
[illegible]mal da Laguna	6,996	—	—	6,996
[illegible] de Vlação Ferrea do Rio Grande do Sul				
[illegible]A DE 1m,00	2.169,803	2,455	—	2.172,258
[illegible]o Alegre á Uruguayana e ramal do Paredão	766,238	—	—	766,238
[illegible]stadt á Taquára	53,002	—	—	53,002
[illegible]tenegro a Caxias	116,592	—	—	116,592
[illegible]to á Santa Cruz	30,311	—	—	30,311
[illegible]equy a Rio Grande	490,037	—	—	490,037
[illegible]can á Sant'Anna do Livramento	156,306	—	—	156,306
[illegible]al da Costa do Mar	17,281	—	—	17,281
[illegible]a Maria a Ma[illegible]cellino Ramos	535,210	—	—	535,210
[illegible]al fluvial de Pelotas	2,718	—	—	2,718
[illegible]sso á margem do Taquary	2,108	—	—	2,108
[illegible]y a S. Borja				
[illegible] DE 1m,00	123,870	—	—	123,870
[illegible]ste do Brazil				
[illegible] DE 1m,00:				
[illegible]ra a Corumbá	498,740	467,046	—	965,786
[illegible]z				
[illegible] DE 1m,00	417,470	552,379	578,027	1.547,876
[illegible]iga a Catalão	(b) 238,258	208,742	153,193	600,193
[illegible]al de Catalão a Araguary	116,318	—	—	116,318
[illegible]undira a Goyaz	62,894	118,637	376,469	558,000
[illegible]al de Uberaba	—	225,000	48,365	273,365
[illegible] Sul-Mineira				
[illegible] DE 1m,00	1.154,897	215,197	210,668	1.580,762
[illegible]eiro a Monte Bello	360,435	—	—	360,435
[illegible]al de Campanha	85,970	—	41,400	127,370
» Alfenas	7,578	—	43,300	50,878
» Lavras	—	95,000	—	95,000
[illegible]ebello á Santa Rita de Cassia	(c) 106,[illegible]57	120,179	—	226,854

[illegible] Faz parte da rêde Paraná-Santa Catharina; (b) Formiga a S. Pedro de Alcantara; (c) A cargo da Companhia Mogyana, [illegible]zambinho e Posses.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS		
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados
Ramal de Passos	—	—	125,968
Soledade a Passa Tres	324,728	—	—
» ao Rio Eleuterio	269,529	—	—
Prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá			
BITOLA DE 1m,00 :			
Nilo Peçanha á Iguaba Grande	50.421	13,765	—
III — CONCEDIDAS PELA UNIÃO COM GARANTIA DE JUROS E SUBVENÇÃO KILOMET			
Tocantins			
BITOLA DE 1m,00 :			
Cametá a S. João de Araguaya	45,000	13,000	(a) 434,111
Caxias a Cajazeiras			
BITOLA DE 1m,00	78,000	—	—
Victoria a Minas			
BITOLA DE 1m,00	579,159	52,111	244,872
Victoria á Itabira e Sant'Anna dos Ferros	(b) 443,159	40,595	244,872
Curralinho á Diamantina	(c) 136,000	11,516	—
Leopoldina Railway (d)			
BITOLA DE 1m,00	186,835	—	—
Prolongamento da Barão de Araruama	50,767	—	—
Central de Macahé	43,398	—	—
Santo Eduardo a Muniz Freire	92,670	—	—
S. Paulo Rio Grande			
BITOLA DE 1m,00	1.208,292	200,237	1.028,903
Itararé a Uruguay	833,205	—	—
S. Francisco a Rio Paraná	325,087	140,237	723,989
Ramal de Paranápanema	—	60,000	158,914
» » Guarapuava	—	—	146,000
Noroéste do Brazil			
BITOLA DE 1m,00 :			
Baurú a Itapura	436,320	—	—
Mogyana			
BITOLA DE 1m,00 :			
Jaguára a Araguary	281,104	—	—
Sorocabana e Ituana			
BITOLA DE 1m,00	467,943	75,280	319,546
Capão Bonito ao Porto Tibiriçá	217,896	75,280	319,546
Tatuhy a Itararé	250,047	—	—

(a) Decreto n. 10.240, de 28 de maio de 1913. (b) Victoria á Cachoeira Escura. (c) Curralinho a Guindla. (d) Kil
segundo a nova medição.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
rahim a Itaquy				
OLA DE 1m,00	175,597	—	—	175,597
longamento da Funilense (a)				
OLA DE 1m,00				
thur Nogueira a Padua Salles	42,000	—	—	42,000
y das Cruzes á Fazenda do Rio Claro (a)				
LA DE 1m,00	—	19,500	—	19,500
aulo a Goyaz (a)				
LA DE 1m,00				
nte Azul a Maribondo	20,000	19,000	—	39,000
rado (a)				
A DE 1,00				
rto Rangel a Ayrosa Galvão	40,000	—	—	40,000
npoana a Bom Jesus (a)				
LA DE 1m,00	—	15,600	—	15,600
aro Industrial (a)				
A DE 1m,00				
la Nova a Campos	—	—	(b) 20,000	20,000
eiros a Sertãozinho				
A DE 1m,00	—	—	(c) 15,763	15,763
IV — CONCEDIDAS PELA UNIÃO SEM GARANTIA DE JUROS				
Western				
A DE 1m,00				
Ile a Limoeiro e Timbaúba	141,055	—	—	141,055
oldina Railway (d)				
A DE 1m,00	1.069,609	—	54,160	1.123,769
to Novo á Saude	369,603	—	—	369,603
a Alegre á Leopoldina	12,319	—	—	12,319
nal de Sumidouro	91,889	—	—	91,889
arola :				
npos a Porciuncula	169,204	—	—	169,204
rundú a Santo Eduardo	20,626	—	—	20,626
peruna a Poço Fundo	33,536	—	—	33,536
:				
ia Formosa ao Entroncamento	45,974	—	—	45,974
o Espirito Santo :				
niz Freire á Mathilde	79,937	—	—	79,937
hilde á Victoria	78,919	—	—	78,919

Goza da subvenção de 15:000$ por kilometro ; (b) Decreto n. 10.179, de 16 de abril de 1913 ; (c) Decreto n. 10.195, de 28 de
1913 ; (d) Kilometragem segundo a nova medição.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS		
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados
Caravellas :			
Cachoeiro a Alegre	61,040	—	—
Alegre á Espera Feliz	85,137	—	—
Coitinho a Castello	21,425	—	—
Capivary a Cabo Frio	—	—	54,160
Corcovado			
BITOLA DE 1m,00	3,810	—	—
Bananal			
BITOLA DE 1m,00 :			
Saudade a Bananal	28,000	—	—
Rezende á Bocaina			
BITOLA DE 1m,00	38,810	—	—
Paulista			
BITOLA DE 1m,00	308,875	14,340	26,000
Rio Claro á Araraquara	127,486	—	—
Ramal de Jahú	143,211	—	—
» » Baurú	38,178	—	—
Rio Claro a Ityrapina	—	(a) 14,340	26,000
Mogyana			
BITOLA DE 1m,00	268,362	48,730	152,489
Ribeirão Preto á Jaguára	191,475	—	—
Ramal de Caldas	76,887	—	—
Igarapava á Uberaba	—	48,730	—
Mogy-mirim a Santos e ramal	—	—	152,489
Sorocabana e Itúana			
BITOLA DE 1m,00 :			
Prolongamento para Santos	—	—	183,000
S. Paulo Railway			
BITOLA DE 1m,00 :			
Santos a Jundiahy (b)	139,466	—	—
V — CONCEDIDAS PELOS ESTADOS			
Estado do Pará	306,288	—	—
Bragança			
BITOLA DE 1m,00	265,688	—	—
Belém á Bragança	233,173	—	—
Ramaes de Pinheiro e outros	32,515	—	—

(a) Decreto n. 10.314, de 2 de julho de 1913. (b) Linha dupla.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
BITOLA DE 0,m60 :				
Ramaes de Benjamin Constant e Prata	40,600	—	—	40,600
Estado de Pernambuco	38,156	—	—	38,153
BITOLA DE 1m,20 :				
Recife a Caxangá	25,430	—	—	25,430
BITOLA DE 1m,40				
Recife á Olinda e Beberibe	12,726	—	—	12,726
Estado da Bahia	413,484	34,200	—	447,684
BITOLA DE 1m,00	413,484	34,200	—	447,684
Nazareth á Toca da Onça	194,929	—	—	194,929
Ramal de Amargosa	26,735	—	—	26,735
Santo Amaro e ramaes	81,000	11,000	—	92,000
Centro-Oeste da Bahia	52,120	—	—	52,120
Ilhéos á Conquista	(a) 58,700	23,200	—	81,900
Estado do Rio de Janeiro	1.104,393	—	—	1.104,393
Leopoldina Railway				
BITOLA DE 1m,00 (b)	933,025	—	—	933,025
Nictheroy a Macuco	178,665	—	—	178,665
Ramal de Macahé	146,532	—	—	146,532
Ramal de Cantagallo	77,612	—	—	77,612
Imbitiba á Miracema	241,830	—	—	241,830
Araruama a Triumpho	40,186	—	—	40,186
Ramal de Magdalena	27,206	—	—	27,206
Campos a Santo Amaro	38,027	—	—	38,027
CAMPISTA :				
Entroncamento á Atafona	38,762	—	—	38,762
Martins Lage a Colomins	13,427	—	—	13,427
RIO-PARA' :				
Mauá a S. José do Rio Preto	91,649	—	—	91,649
Areal a Entre Rios	25,648	—	—	25,648
Entre Rios á Ponte do Parahybuna	13,481	—	—	13,481
Parlcá				
BITOLA DE 1m,00 :				
Porto das Neves a Nilo Peçanha	65,900	—	—	65,900

(a) Até Itabuna. (b) Kilometragem segundo a nova medição.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Therezopolis				
Bitola de 1m,00:				
Piedade á Therezopolis	35,520	—	—	
Agricola de Quissamã				
Bitola de 1m,00	34,000	—	—	
Usina Barcellos a S. Bento				
Bitola de 1m,00	22,730	—	—	
Usina das Dôres a S. Sebastião				
Bitola de 1m,00	11,000	—	—	
Ramal do Porto da Madama				
Bitola de 1m,00	2,218	—	—	
Estado de Minas Geraes	673,941	200,058	85,126	
Leopoldina Railway				
Bitola de 1m,00	(a) 627,821	122,200	85,126	
Ramal de Pirapetinga	31,305	—	—	
Ponte Nova ao Manhuassú	(b) 50,969	40,820	85,126	
Recreio ao Manhuassú	(c) 187,149	81,380	—	
Cysneiros a Paraokena	17,708	—	—	
Patrocinio a S. Paulo	20,408	—	—	
Cataguazes a Mirahy	35,065	—	—	
Sereno a João Pinheiro	12,586	—	—	
Travessão á Ligação	155,197	—	—	
Guarany á Pomba	27,213	—	—	
Furtado de Campos a Juiz de Fóra	65,111	—	—	
Sub-ramal de Mar de Hespanha	25,110	—	—	
Paraopeba				
Bitola de 1m,00	12,000	—	—	
Estradas de Ferro Federaes Brazileiras				
Bitola de 1m,00:				
Sub-ramal de S. José do Paraiso	34,120	17,858	—	
Paracatú				
Bitola de 1m,00				
Martinho Campos a Bom Despacho	—	60,000	—	

(a) Kilometragem segundo a nova medição. (b) Ponte Nova ao Rio Casca. (c) Recreio á Espera Feliz.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Estado de S. Paulo	3.719,100	478,182	—	4.197,291
Paulista	854,712	46,000	—	900,712
Bitola de 1m,00	282,022	46,000	—	328,022
Jundiahy a Descalvado	223,773	—	—	223,773
Ramal do Rio Claro	46,875	—	—	46,875
» de Santa Veridiana	41,374	—	—	41,374
Nova Odessa á Piracicaba	—	46,000	—	46,000
Bitola de 1m,00	521,822	—	—	521,822
Araraquára a Barretos	205,468	—	—	205,468
Ramal de Agudos	120,552	—	—	120,552
» » Mogy-Guassú	92,711	—	—	92,711
» » Agua Vermelha	62,976	—	—	62,976
» » Ribeirão Bonito	40,115	—	—	40,115
Bitola de 0m,60	50,868	—	—	50,868
Ramal de Santa Rita	37,028	—	—	37,028
» » Descalvado	13,840	—	—	13,840
Mogyana	1.062,799	26,734	—	1.089,533
Bitola de 1m,00	984,799	18,474	—	1.003,273
Campinas a Ribeirão Preto	317,340	—	—	317,340
Ramal de Amparo	48,220	—	—	48,220
» » Soccorro	31,458	—	—	31,458
» » Itapira	50,000	—	—	50,000
» do Pinhal	37,000	—	—	37,000
» de Vargem Grande	20,000	—	—	20,000
» » Mocóca	71,930	—	—	71,930
» » Guaxupé	(a) 44,339	—	—	44,339
» » Santos Dumont	55,000	—	—	55,000
» » Sertãozinho	33,367	6,400	—	39,767
» » Santa Rita do Paraiso	156,335	—	—	156,335
S. Simão a Jatahy	22,600	—	—	22,600
Jatahy a Ribeirão Preto	(b) 97,210	12,074	—	109,284
Bitola de 0m,60	78,000	8,260	—	86,260
Ramal de Serra Negra	41,000	—	—	41,000
» » Cravinhos	(c) 21,000	8,260	—	29,260
Sub-ramal de Jandaia	16,000	—	—	16,000
Sorocabana e Itúana				
Bitola de 1m,00	812,968	32,260	—	875,228
S. Paulo a Baurú	438,439	—	—	438,439

(a) Inclusive o trecho mineiro; (b) Ligação com a Paulista: Monteiro a Guatapará; (c) Alvarenga á Serrinha.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal de Tatuhy	21,624	—	—	21,[illegible]
» » Tietê	8,060	—	—	[illegible]
» » Pirajú	25,572	—	—	25,[illegible]
» » Porto Martins e Araquá	36,960	—	—	36,[illegible]
Mayrink a S. Pedro	227,006	—	—	227,[illegible]
Ramal de Jundiahy	48,160	—	—	48,[illegible]
» » João Alfredo	17,428	—	—	17,[illegible]
» do Rio Pardo	24,770	—	—	24,[illegible]
Itaicy a Campinas	—	32,260	—	32,[illegible]
S. Paulo Railway				
Bitola de 1m,00	76,548	31,000	—	107,[illegible]
Campo Limpo ás Divisas de Minas	76,548	—	—	76,[illegible]
Ramal de Piracaia	—	31,000	—	31,[illegible]
S. Paulo a Goyaz				
Bitola de 1m,00	71,642	—	—	71,[illegible]
Bebedouro a Monte Azul	30,642	—	—	30,[illegible]
Passagem a Viradouro	41,000	—	—	41,[illegible]
S. Paulo e Minas				
Bitola de 1m,00 :				
Bento Querino ás raias de Minas	(a) 137,000	—	—	137,[illegible]
Itatibense				
Bitola de 1m,00 :				
Louveira a Itatiba	20,097	—	—	20,[illegible]
Araraquára				
Bitola de 1m,00	245,136	34,000	—	279,[illegible]
Araraquára a S. José do Rio Preto	228,136	—	—	228,[illegible]
Santa Josepha a Ibitinga	(b) 17,000	34,000	—	51,[illegible]
Dourado	206,000	13,120	—	219,[illegible]
Bitola de 1m,00	82,000	13,120	—	95,[illegible]
Ribeirão Bonito a Bariry	82,000	—	—	82,[illegible]
Tabatinga a Novo Horizonte	—	13,120	—	13,[illegible]
Bitola de 0m,60 :				
Ribeirão Bonito a Ibitinga	124,000	—	—	124,[illegible]
Funilense (c)				
Bitola de 1m,00 :				
Carlos Botelho a Arthur Nogueira	52,203	—	—	52,[illegible]
Santos a Santo Antonio do Juquiá				
Bitola de 1m,00	(d) 56,000	105,472	—	161,[illegible]

(a) Sendo 106 kilometros até Morro da Mesa, Estado de S. Paulo, e mais 31 kilometros até S. Sebastião do Paraiso, Estado de Minas Geraes; b) Cambuhy á Tabatinga; (c) do Estado de S. Paulo; (d) Santos a Itanhaem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM KILOMETROS			
	Em trafego	Em construcção	Com estudos approvados	Total
Ramal Ferreo Campineiro				
Bitola de 0m,60 :				
Campinas a Cabras e ramal	41,414	—	—	41,444
Tramway da Cantareira (a)				
Bitola de 0m,60	33,000	10,000	—	43,000
Mercado á Cantareira	25,000	—	—	25,000
Ramal de Guapira	8,000	10,000	—	18,000
Tramway Electrico de Santo Amaro				
Bitola de 1m,05 :				
Domingos de Moraes a Santo Amaro	10,500	—	—	10,500
Ibitirama a Monte Alto				
Bitola de 1m,00	9,000	—	—	9,000
Jaboticabal				
Jaboticabal ao km. 16,100	—	16,100	—	16,100
Santo Antonio do Juquiá á Barra				
Bitola de 1m,00	—	23,500	—	23,500
Campos do Jordão				
Bitola de 1m,00:				
Pindamonhangaba á Villa Jaguaribe	—	46,760	—	46,760
Colonisação Sul Paulista				
Bitola de 1m,00 :				
Villa Leopoldina a Paiol do Meio	—	70,733	—	70,73[illegible]
Perús a Pirapora				
Bitola de 0m,60	—	22,500	—	22,5[illegible]
Estado do Rio Grande do Sul	26,690	—	—	26,690
Bitola de 1m,00 :				
Porto Alegre á Tristeza	11,250	—	—	11,250
Minas de S. Jeronymo				
Bitola de 1m,00	15,440	—	—	15,440
RESUMO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1913				
I — De propriedade e administração da União	3.538,444	1.927,665	835,689	6.301,798
II — » » da União e arrendadas	9.235,217	2.429,355	4.038,738	15.703,310
III — Com garantia de juros, e subvenção kilometrica	3.530,250	394,728	2.093,195	6.018,173
IV — Sem » » »	1.988,017	63,070	415,649	2.476,736
V — Concedidas pelos Estados	6.282,061	712,410	85,136	7.079,627
Total	24.613,980	5.527,258	7.438,397	37.579,044

(a) Do Estado de S. Paulo.

QUADRO N. 1

Extensão e capital garantido

Este quadro, cujo resumo se encontra abaixo, só inclue as linhas administradas pelo Governo da União e as que foram concedidas por elle, quer com garantia de juros ou subvenção kilometrica, quer sem favores pecuniarios.

Estão, portanto, excluidas, as linhas em trafego, construcção e com estudos, concedidas pelos Estados da União. Toda a estatistica refere-se exclusivamente áquellas linhas.

Em 31 de dezembro de 1912, assim se discriminam :

Em trafego :

Estradas da União	11.197,230	kilometros
» concedidas pela União	5.217,008	»
Total	17.414,238	»

Em construcção :

Estradas da União	4.483,823	»
» concedidas pela União	967,504	»
Total	5.451,327	»

Com estudos approvados :

Estradas da União	3.761,826	»
» concedidas pela União	1.169,973	»
Total	4.931,799	»

Em estudos ou estudadas :

Estradas da União	6.273,704	»
» concedidas pela União	1.777,554	»
Total	8.051.258	»

Resumo geral

Extensão das linhas em trafego	17.414,238	kilometros
» » » » construcção	5.451,327	»
» » » com estudos approvados	4.931,799	»
» » » em » ou estudadas	8.051,258	»
Total geral	35.848,622	»

O capital total garantido pela União, em ouro e em papel, elevava-se a 171.235:781$158, em 31 de dezembro de 1912.

No resumo correspondente ao seguinte quadro ver-se-á o onus que coube ao Governo pela garantia concedida.

QUADRO N. 2

Garantia de juros, responsabilidade do Governo da União em 1912

A despeza com a garantia de juros foi a seguinte :

	Sh. ds
Em ouro	£ 949.592—6—2
» papel	862:099$524

A garantia papel foi inferior de 260:664$312 á do anno anterior.

Para esse resultado concorreram os saldos das estradas Caxias a Cajazeiras, Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, Jaguára a Araguary, que ordinariamente apresentavam *deficit* ; e sobretudo os saldos das linhas de Tatuhy a Itararé e Capão Bonito ao porto Tibiriçá, da Sorocabana, que excederam a garantia de juros concedida pelo Governo da União.

Convertida a parte em ouro ao cambio de 16 dinheiros, média do anno, tem-se para onus total do Governo a quantia de 15.105:984$, no exercicio de 1912.

QUADRO N. 3

Custo e capital das companhias concessionarias

A determinação do custo kilometrico das estradas que fazem parte das rêdes das companhias fiscalizadas pelo Governo da União é um problema insoluvel para quem quizer resolvel-o com precisão.

As fontes onde deveriamos haurir os dados não os fornecem e em alguns casos a despeza realizada pelo Governo nas linhas de sua propriedade figura englobada com outras despezas. Todos os resultados deste quadro só como dados approximados da realidade poderão servir. Nas linhas encampadas, que gozavam da garantia de juros em ouro, o custo foi calculado pelo preço de resgate e ao cambio de 12 dinheiros, que era o que vigorava na época em que se fez a operação.

QUADRO N. 4

Despeza de fiscalização e auxilios prestados ás companhias

A lei orçamentaria de 30 de dezembro de 1891, em seu n. 20, § 4º, art. 8º, tornou obrigatoria a contribuição para as despezas de fiscalização ás companhias que gosam ou não de subvenção.

Para regular o modo pelo qual deve ser executada essa disposição foi promulgado o decreto n. 733, de 9 de fevereiro de 1892.

O onus apurado para as despezas de fiscalização pagas pelo Governo até essa época eleva-se a 2.770:993$205. Com as despezas de garantia de juros tem a União gasto a importancia de 306.558:435$976, até 31 de dezembro de 1912.

QUADRO N. 5

Condições technicas

I. Linhas da União :

	Extensão em kilometro	Raio minimo em metros	Declividade maxima em metros
Bitola de 1m,60	1.096,640	181,03	0,0125
» » 1m,067	316,660	120,00	0,033
» » 1m,00	10.056,193	80,16	0,032
» » 0m,76	727,737	74,96	0,020
Total	12.197,230		

II. Linhas concedidas pela União :

Bitola de 1m,60	139,466	241,00	0,025
» » 1m,00	5.077,542	80,00	0,030
Total	5.217,008		

QUADROS NS. 6 E 6 A

Via permanente, obras d'arte, edificios e dependencias

I. Estradas da União :

Não forneceram dados para este quadro as estradas de ferro Central do Brazil e Rio do Ouro.

Linhas principaes com trilhos de aço	8.405,804	kilometros
» » » » » ferro	605,888	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço	361,261	»
» » » » » » » ferro	55,858	»
Apparelhos telegraphicos	809	
Postes	125.851	
Isoladores	249.675	
Apparelhos telephonicos	256	

II. Estradas concedidas pela União :

Linhas principaes com trilhos de aço	5.192,358	kilometros
» » » » » ferro	22,036	»
Desvios e linhas accessorias com trilhos de aço	309,784	»
» » » » » » » ferro	14,790	»
Apparelhos telegraphicos	1.025	
Postes	70.809	
Isoladores	153.230	
Apparelhos telephonicos	251	

QUADRO N. 7

Estações, situação, altitude e data da inauguração

Durante o anno de 1912 foram entregues ao trafego os seguintes trechos :

I. Estradas administradas pela União.

Central do Brazil :

Valença a Tabôas, inaugurado a 1 de março	11,867	kilometros
Ramal do Morro da Mina, idem	7,320	»

Oeste de Minas :

Carrancas a S. Vicente, inaugurado a 15 de julho	58,874	»
Soledade a Pará, inaugurado a 22 de maio	27,515	»

II. Linhas da União arrendadas :

Madeira-Mamoré :

Ribeirão a Guajará-Mirim, inaugurado a 7 de setembro .	72,000	»

Prolongamento da Sobral :

Pinheiro a Cratheús, inaugurado em 12 de dezembro . .	30,924	»

Great Western :

Grossos á parada do kilometro 15, inaugurado em 5 de dezembro	5,232	»
Parada do kilometro 30 a Rio Branco, inaugurado em 13 de maio	10,662	»
Annel a Paulo Jacintho, inaugurado em 19 de maio . .	11,510	»
Paulo Jacintho a Quebrangulo, inaugurado em 14 de dezembro	20,072	»
Quebrangulo á parada do kilometro 44, inaugurado em 29 de dezembro . , ...	3,079	»

Timbó a Propriá :

Aporá a Barracão, inaugurado em 12 de agosto. . . .	33,299	»

Noroeste do Brazil :

Jupiá ao Rio Verde, inaugurado em 31 de dezembro . .	194,796	»
Porto Esperança a Correntes, inaugurado em 31 de dezembro	278,000	»

Goyaz :

Tigre á Serra do Urubú, inaugurado em 1 de outubro. .	22,922	»

Rêde Sul Mineira :

Guaxupé a Guaranesia, inaugurado em 23 de junho . .	16,000	»
Guaranesia a Catitó, inaugurado em 1 de setembro. . .	11,000	»
Catitó a Itiguassú, inaugurado em 1 de novembro. . .	7,000	»

Victoria a Minas :

Nack a Cachoeira Escura, inaugurado em 30 de dezembro.	19,976	»
Rodeador a Riacho das Varas, inaugurado em 10 de outubro	16,496	»

Leopoldina Railway :

Prolongamento a partir de Alegre.	12,400	»

Prolongamento da Funilense :

Guaiquica a Engenheiro Coelho.	22,000	»

Inaugurado em 2 de julho.

Resumo

Linhas administradas pela União	105,576	kilometros
» da União arrendadas.	716,496	»
» concedidas pela União	70,872	»
Total	892,944	»

QUADROS NS. 8 E 8 A

Material rodante effectivo, em 31 de dezembro de 1912

I. Estradas da União :

Locomotivas	1.236
Carros para passageiros, especiaes	137
» » » de 1ª classe.	524
» » » » 2ª »	486
» » » mixtos	126
Total.	1.273
Vagões para correio e bagagem	260
» » animaes	1.190
» » mercadorias, fechados	5.454
» » » , abertos	2.166
» » inflammaveis	95
» plataformas	1.834
» diversos	296
» lastro	653
Total	11.948

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas	345
Carros para passageiros, especiaes	26
» » » de 1ª classe	117
» » » » 2ª »	155
» » » mixtos	65
Total	363
Vagões para correio e bagagem	105
» » animaes	374
» » mercadorias, fechados	2.179
» » » , abertos	3.078
» » inflammaveis.	9
» plataformas	468
» diversos	144
» de lastro	176
Total	6.533

QUADRO N. 9

Especificações das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1912

Este quadro menciona sómente as especificações das locomotivas em serviço nas estradas do Governo da União e nas por elle concedidas.

Convém observar ainda que, por não serem conhecidos os dados de algumas locomotivas, não foi possivel fazer a concordancia deste quadro com os de ns. 8 e 10 os quaes, respectivamente, dão o numero de locomotivas e a sua procedencia.

QUADRO N. 10

Procedencia do material rodante

I. Estradas da União :

Locomotivas :

De procedencia americana	406
» » ingleza	211
» » franceza ou suissa	18
» » belga ou outra	167
Sem procedencia discriminada	434
Total	1.236

As locomotivas cujas procedencias não se pôde discriminar são todas pertencentes á Estrada de Ferro Central do Brazil.

Carros de passageiros :

De procedencia americana	231
» » ingleza	323
» » franceza	43
» » belga ou outra	166
» » brazileira	58
Sem procedencia discriminada	452
Total	1.273

Vagões diversos :

De procedencia americana	1.916
» » ingleza	3.043
» » franceza ou suissa	744
» » belga ou outra	3.415
» » brazileira	2.688
Sem discriminação	142
Total	11.948

II. Estradas concedidas pela União :

Locomotivas :

De procedencia americana	171
» » ingleza	147
» » franceza ou suissa	6
» » belga ou outra	21
Total	345

Carros de passageiros :

De procedencia americana	132
» » ingleza	131
» » franceza	14
» » belga ou outra	30
» » brazileira	44
Sem discriminação	3
Total	363

Vagões diversos :

De procedencia americana	1.736
» » ingleza	3.919
» » franceza ou suissa	51
» » belga ou outra	1.033
» » brazileira	768
Sem discriminação	26
Total	6.533

QUADRO N. 11

Pessoal existente em 31 de dezembro de 1912

I. Estradas da União :

Administração central	1.401
Trafego	9.741
Locomoção	9.323
Via permanente	12.591
Total	33.056

II. Estradas concedidas pela União :

Administração central	599
Trafego	5.235
Locomoção	4.442
Via permanente	7.115
Total	17.391

Total geral

Administração central	2.000	ou	3,96 %
Trafego	14.976	»	29,69 %
Locomoção	13.765	»	27,29 %
Via permanente	19.706	»	39,06 %
	50.447		100,00

QUADRO N. 12

Passageiros transportados

I. Estradas da União :

Passageiros de 1ª classe a qualquer distancia	12.646.958
» » 2ª » » » »	25.970.571
Total	38.617.529
Passageiros de 1ª classe a um kilometro	354.489.368
» » 2ª » » » »	554.211.221
Total	908.700.589

donde resulta o percurso médio:

De um passageiro de 1ª classe	23,0 kilometros
» » » » 2ª »	21,3 »
» » » das duas classes	23,5 »

II. Estradas concedidas pela União :

Passageiros de 1ª classe a qualquer distancia	2.804.950
» » 2ª » » » »	6.821.900,5
Total	9.626.850,5
Passageiros de 1ª classe a um kilometro	118.246.953
» » 2ª » » » »	216.550.176,5
Total	334.797.129,5

donde resulta o percurso médio:

De um passageiro de 1ª classe	42,2 kilometros
» » » » 2ª »	31,7 »
» » » das duas classes	34,8 »

QUADRO N. 13

Bagagens, encommendas e animaes

I. Estradas da União :

Bagagens e encommendas a qualquer distancia	190.966,4 toneladas
Idem a um kilometro	19.280.665,5 »
Idem, percurso médio	100,9 kilometros
Animaes-cabeça, a qualquer distancia	929.811
Idem a um kilometro	186.211.050
Idem, percurso médio	200,2 kilometros

II. Estradas concedidas pela União :

Bagagens e encommendas a qualquer distancia	89.071,1 toneladas
Idem a um kilometro	6.410.915,7 »
Idem, percurso médio	71,9 kilometros
Animaes-cabeça, a qualquer distancia	557.110
Idem a um kilometro	75.317.987
Idem, percurso médio	135,2 kilometros

QUADRO N. 14

Detalhe do movimento de passageiros e animaes

I. Estradas da União:

Passageiros a qualquer distancia, pagando	38.261.970,5
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	218.816,5
Idem, gratis, em serviço de co'onização e outros	136.742,0
Total	38.617.529,0
Passageiros-kilometro, pagando	869.659.668
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	34.077.333
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	4.963.588
Total	908.700.589
Animaes a qualquer distancia, pagando	924.884
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	3.891
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	1.036
Total	929.811

Animaes-kilometro, pagando	185.258.807
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	697.662
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	254.581
Total	186.211.050

II. Estradas concedidas pela União :

Passageiros a qualquer distancia, pagando	9.386.520,5
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	103.667
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	136.663
Total	9.626.850,5
Passageiros-kilometro, pagando	319.043.351,5
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	6.379.611
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	9.374.167
Total	334.797.129,5
Animaes a qualquer distancia, pagando	553.559
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	3.307
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	244
Total	557.110
Animaes-kilometro, pagando	74.953.422
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	334.014
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	30.551
Total	75.317.987

QUADRO N. 15

Mercadorias transportadas

I. Estradas da União:

Café	99.249,0 toneladas
Borracha	1.681,9 »
Madeiras	53.014,6 »
Matte	55.038,0 »
Assucar	284.589,5 »
Tecidos do paiz	29.908,0 »
Algodão	59.895,7 »
Fumo	36.705,4 »
Cereaes	247.274,0 »
Aguardente	32.464,1 »
Xarque	45.295,7 »
Couros	21.360,4 »
Sal	138.957,3 »
Diversos	2.747.592,7 »
Total	3.853.026,3 »
Numero de toneladas-kilometro	621.529.602,0 »
Percurso médio	161,3 kilometros

II. Estradas concedidas pela União:

Café	972.465,0 toneladas
Madeiras	74.059,4 »
Matte	11.259,7 »
Assucar	120.336,4 »
Tecidos do paiz	4.216,8 »

Algodão	37.847,3	toneladas
Fumo	2.814,5	»
Cereaes	182.320,0	»
Aguardente	12.716,0	»
Xarque	13.347,6	»
Couros	5.606,7	»
Sal	86.377,0	»
Diversos	3.537.214,3	»
Total	5.062.578,6	»
Numero de toneladas-kilometro	475.421.266,0	»
Percurso médio	93,9	kilometros

QUADRO N. 16

Detalhe do movimento de bagagens, encommendas e mercadorias

I. Estradas da União:

Bagagens e encommendas a qualquer distancia, pagando	180.692,3	toneladas
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	5.699,2	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	4.574,9	»
Total	190.966,4	»
Bagagens e encommendas a um kilometro, pagando	17.778.573,9	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	978.160,3	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	523.931,3	»
Total	19.280.665,5	»
Mercadorias a qualquer distancia, pagando	3.649.971,1	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	35.715,9	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	167.339,3	»
Total	3.853.026,3	»
Mercadorias a um kilometro, pagando	590.827.691,0	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	7.194.856,0	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	23.507.055,0	»
Total	621.529.602,0	»

II. Estradas concedidas pela União:

Bagagens e encommendas a qualquer distancia, pagando	83.913,3	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	1.125,8	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	4.032,0	»
Total	89.071,1	»
Bagagens e encommendas a um kilometro, pagando	5.974.454,7	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	120.345,5	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	316.115,5	»
Total	6.410.915,7	»
Mercadorias a qualquer distancia, pagando	5.017.389,3	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	15.218,4	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	29.970,9	»
Total	5.062.578,6	»
Mercadorias a um kilometro, pagando	468.840.027,0	»
Idem, por conta dos Governos Federal e Estadoaes	1.194.879,0	»
Idem, gratis, em serviço de colonização e outros	5.386.360,0	»
Total	475.421.266,0	»

QUADRO N. 17

Percurso dos trens e das locomotivas

I. Estradas da União.

Percurso dos trens de passageiros	8.758.020	kilometros
» » » mixtos	6.958.759	»
» » » de carga	7.816.537	»
Total em serviço do trafego	23.533.316	»
Percurso dos trens de lastro e outros	1.465.418	»
Total	24.998 734	»
Percurso das locomotivas em serviço do trafego	27.188.889	»
» » » » » » lastro e outros	2.967.070	»

II. Estradas concedidas pela União:

Percurso dos trens de passageiros	3.769.912	kilometros
» » » mixtos	2.244.650	»
» » » de carga	6.124.685	»
Total em serviço do trafego	12.139.247	»
Percurso dos trens de lastro e outros	1.083.818	»
Total	13.223.065	»
Percurso das locomotivas em serviço do trafego	15.568.831	»
» » » » » » lastro e outros	1.354.062	»

Nota. Não estão incluidos: o percurso dos trens de lastro e outros da Central do Brazil, da Madeira-Mamoré e da Santos a Jundiahy; o percurso dos trens em serviço do trafego, do lastro e outros da Alcobaça á Praia da Rainha e Rezende á Bocaina; o percurso das locomotivas em serviço do trafego e lastro da Alcobaça á Praia da Rainha, Bananal e Rezende á Bocaina e em serviço do lastro da Madeira-Mamoré.

QUADRO N. 18

Percurso dos vehiculos

I. Estradas da União:

Percurso dos carros de passageiros	90.469.498	kilometros
» » vagões de mercadorias	161.351.832	»
» » » » bagagens e encommendas	30.248.936	»
» » » » animaes	31.920.207	»
Percurso total dos vehiculos em serviço do trafego	313.990.473	»
Percurso total dos vehiculos em serviço do lastro e outros	8.521.254	»

II. Estradas concedidas pela União:

Percurso dos carros de passageiros	32.772.322	»
» » vagões de mercadorias	134.449.736	»
» » » » bagagens e encommendas	5.598.761	»
» » » » animaes	9.433.963	»
Percurso total dos vehiculos em serviço do trafego	182.254.782	»
Percurso total dos vehiculos em serviço do lastro e outros	8.081.362	»

A este total deve ser accrescentado o percurso total dos vehiculos da estrada de ferro de Porto Novo á Saude e ramal de Leopoldina, de 2.993.202 kilometros, que não pôde ser discriminado.

Não forneceram dados para este quadro as estradas: Alcobaça á Praia da Rainha, Bananal e Rezende á Bocaina.

QUADRO N. 19

Detalhe do percurso dos vehiculos

I. Estradas da União:

Percurso dos carros de 1ª classe	48.511.924	kilometros
» » » » 2ª »	40.531.010	»
» » » mixtos	1.426.564	»
» » vagões de mercadorias	161.351.832	»
» » » » bagagens e encommendas	30.248.936	»
» » » » animaes	31.920.207	»
» total dos vehiculos em serviço do trafego	313.990.473	»
» » » » » » » lastro e outros	8.520.254	»

II. Estradas concedidas pela União:

Percurso dos carros de 1ª classe	19.091.787	»
» » » » 2ª »	10.736.501	»
» » » mixtos	2.944.034	»
» » vagões de mercadorias	134.449.736	»
» » » » bagagens e encommendas	5.598.761	»
» » » » animaes	9.433.963	»
» total dos vehiculos em serviço do trafego	182.254.782	»
» » » » » » » lastro e outros	8.081.362	»

Nota. Não estão incluidos os percursos das estradas Alcobaça: á Praia da Rainha, Leopoldina e Ramal, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADRO N. 20

Receitas totaes

I — Estradas da União:

Passageiros	24.346:284$928
Bagagens e encommendas	5.746:937$355
Animaes	3.134:390$713
Vehiculos	126:689$376
Mercadorias	47.298:643$686
Telegrammas	496:079$152
Armazenagens	173:444$656
Diversos e eventuaes	2.248:050$220
Receita do trafego	83.570:529$095
» accessoria	263:578$522
» total	83.834:107$617

II — Estradas concedidas pela União:

Passageiros	13.065:352$775
Bagagens e encommendas	2.990:490$669
Animaes	1.347:303$603
Vehiculos	12:955$690
Mercadorias	49.369:513$800
Telegrammas	515:042$242
Armazenagens	330:369$988
Diversos e eventuaes	1.548:907$112
Receita do trafego	69.179:935$879
» accessoria	178:987$443
» total	69.358:923$322

NOTA — Não estão incluidas as receitas das estradas Bananal, Rezende á Bocaina e Alcobaça á Praia da Rainha.

QUADRO N. 21

Receitas médias

I — Estradas da União:

Passageiros, por kilometro	2:258$887
Bagagagens e encommendas, idem	533$210
Animaes, idem	290$815
Vehiculos, idem	113$754
Mercadorias, idem	4:388$443
Telegrammas, idem	46$027
Armazenagens, idem	165$092
Diversas e eventuaes, idem	208$578
Receita do trafego, idem	7:753$806
» accessoria, idem	24$455
» total, idem	7:778$261

II — Estradas concedidas pela União:

Passageiros, por kilometro	2:338$409
Bagagens e encommendas, idem	535$163
Animaes, idem	241$406
Vehiculos, idem	2$318
Mercadorias, idem	8:334$917
Telegrammas, idem	92$169
Armazenagens, idem	59$122
Diversos e eventuaes, idem	277$184
Receita do trafego, idem	12:380$088
» accessoria, idem	32$031
» total, idem	12:412$119

NOTA — Não estão incluidas as receitas médias das estradas Bananal, Rezende á Bocaina e Alcobaça á Praia da Rainha.

QUADRO N. 22

Despezas totaes

I — Estradas da União:

Administração e direcção geral	5.857:343$558
Telegrapho ou telephone	7.761:439$424
Trafego	13.997:239$024
Locomoção	31.971:587$768
Via-permanente	17.849:760$633
Diversas e eventuaes	1.003:014$964
Despeza do custeio	78.440:385$371
» accessoria	5.312:355$221
» total	83.752:740$592

II — Estradas concedidas pela União:

Administração e direcção geral	2.624:349$965
Telegrapho ou telephone	796:989$732
Trafego	10.499:494$104
Locomoção	18.567:210$727
Via-permanente	14.232:332$922
Diversas e eventuaes	38:217$190
Despeza do custeio	46.758:594$640
» accessoria	952:184$915
» total	47.710:779$555

NOTA — Não estão incluidas as despezas das estradas de ferro do Bananal e de Rezende á Bocaina, que não as forneceram discriminadas.

QUADRO N. 23

Despezas médias

I. Estradas da União:

Administração e direcção geral, por kilometro	543$454
Telegrapho ou telephone, idem	720$110
Trafego, idem	1:298$686
Locomoção, idem	2:966$374
Via-permanente, idem	1:656$129
Diversas, idem	93$001
Custeio, idem	7.277$823
Acccessoria, idem	492$889
Total, idem	7:770$712

II. Estradas concedidas pela União:

Administração e direcção geral, por kilometro	469$640
Telegrapho ou telephone, idem	142$625
Trafego, idem	1:878$936
Locomoção, idem	3:322$693
Via-permanente, idem	2:546$946
Diversas, idem	6$839
Custeio, idem	8:367$679
Accessoria, idem	170$398
Total, idem	8:538$077

Nota — Não estão incluidas as despezas médias, relativas ás estradas Alcobaça á Praia da Rainha, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADRO N. 24

Resultado do trafego

I. Estradas da União:

Receita total do trafego	83 570:529$095
» » do custeio	78.440:385$371
Saldo	5.130:143$724

II. Estradas concedidas pela União:

Receita total do trafego	69.179:935$879
» » » custeio	46.758:594$640
Saldo	22.421:341$239

Nota — Não estão incluidas as receitas das estradas Alcobaça á Praia da Rainha, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADROS NS. 25 E 26

Principaes dados estatisticos relativos a dois annos consecutivos

Nestes quadros figuram reunidos dados que se encontram em outros, grupados de modo que facil se torne a sua comparação com os correspondentes do anno anterior.

QUADRO N. 27

Substituição do material da via-permanente e do telegrapho

I. Estradas da União:

Trilhos de aço (*a*)	462.659 metros
» » ferro	34.104 »
Chapas de juncção	136.393
Parafusos	764.386
Grampos	1.413.482
Tirefonds	508.740
Material não especificado	55.504 peças
Agulhas	83

Corações	250
Dormentes de madeira	1 136.423
» » aço	8.049
Postes	925
Fios (*b*)	16.915 metros
Apparelhos telegraphicos	11
» telephonicos	—
Lastro de pedra britada	15,259 metros cubicos
» ordinario	1.243,798 »

II. Estradas concedidas pela União :

Trilhos de aço	166.025 metros
» » ferro	—
Chapas de juncção	65.692
Parafusos	420.926
Grampos	1.313.678
Tirefonds	11.600
Material não especificado	53.579 peças
Agulhas	177
Corações	132
Dormentes de madeira	702.054
Postes	6.592
Fios (*c*)	79.896 metros
Isoladores	7.891
Apparelhos telegraphicos	6
Lastro de pedra britada	153,109 metros cubicos
» » ordinario	432,802 »

a) Não estão incluidos 6.495 trilhos empregados na Central do Brazil.

b) Não estão incluidos 219,5 kilogrammas de fios.

c) Não estão incluidos 18,0 kilogrammas de fios. Não estão incluidos os dados relativos ás estradas Rio do Ouro, Guaxupé a Itiguassú, Alcobaça á Praia da Rainha, Corcovado, Rezende á Bocaina e Bananal.

QUADRO N. 1

Quadro n. 1

EXTENSÃO CAPITAL GARANTIDO

N. DE ORDEM		DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO EM KILOMETROS: Em tráfego	EXTENSÃO EM KILOMETROS: Em construcção	EXTENSÃO EM KILOMETROS: Com estudos approvados	EXTENSÃO EM KILOMETROS: Em estudos ou estudadas	EXTENSÃO EM KILOMETROS: Total	CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
1		Madeira-Mamoré — Porto Velho a Guajará-Mirim	Matto-Grosso	Da União	364,133	—	—	—	364,133	—	—	41.911:179$960	Capital reconhecido pelo Governo.	1
2		Tocantins — Cametá a S. João de Araguaya	Pará e Goyaz	Subvencionada	43,000	—	126,200	307,911	492,111	4.741:791$736	6 o/o	4.741:791$736		2
3		S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy	Maranhão	Da União	—	304,500	—	70,145	374,635	—	—	15.521:793$063		3
4		Caxias a Cajazeiras	»	Subvencionada	78,000	—	—	—	78,000	2.214:774$667	6 o/o	2.214:774$667		4
5		Caxias a Araguaya	» e Goyaz	Não subvencionada	—	—	182,720	—	182,720	—	—	—		5
6		Coroatá ao Tocantis	»	Da União	—	—	—	560,000	560,000	—	—	422:620$000		6
7	Rêde Ceará-Piauhy.	Sobral — Camocim á Therezina	Ceará e Piauhy	»	335,238	—	287,260	—	662,498	—	—			7
8		Prolongamento — Ramal de Campo Maior á Amarração	Piauhy	»	—	—	148,000	156,468	304,468	—	—			8
9		Baturité — Fortaleza a Macapá e prolongamento para o Joazeiro	Ceará e Pernambuco	»	413,482	—	169,577	480,000	1.110,059	—	—			9
10		Ramal de Maranguape	Ceará	»	7,246	—	—	—	7,246	—	—	38.156:414$800		10
11		» da Praia	»	»	2,900	—	—	—	2,900	—	—			11
12		» do Crato	»	»	—	—	53,600	—	53,600	—	—			12
13		» » Icó	»	»	—	—	40,768	—	45,768	—	—			13
14		Fortaleza — Itapipoca	»	»	—	—	84,560	—	124,560	—	—			14
15		Girau — Crateús	»	»	—	—	67,000	150,220	217,220	—	—			15
16		Central do Rio Grande do Norte. Natal a Caicó	Rio Grande do Norte	»	100,994	—	—	71,833	221,833	—	—	12.689:706$030		16
17	Rêde Great Western	Natal a Itamatahy	Rio Grande do Norte e Parahyba	»	164,660	—	—	—	164,660	—	—			17
18		Conde d'Eu e prolongamento para Picuhy	Parahyba do Norte	»	185,299	—	113,651	—	320,871	—	—			18
19		Central de Pernambuco. Recife e Flores	Pernambuco	»	230,238	—	—	187,107	450,375	—	—			19
20		» » » Ligação com a Recife a Limoeiro	»	»	10,200	—	—	—	10,200	—	—			20
21		Timbaúba ao Pilar	Pernambuco e Parahyba	»	39,230	—	—	—	39,230	—	—			21
22		Recife ao S. Francisco	Pernambuco	»	124,739	—	—	—	124,739	—	—			22
23		Ligação com a Central de Pernambuco	»	»	6,230	—	—	—	6,230	—	—	168.669:000$000	O capital total empregado representa apenas uma approximação, visto como não é conhecida a despeza feita pela União com algumas linhas concluidas pela Companhia.	23
24		Sul de Pernambuco e ramal	» e Alagôas	»	193,908	—	—	—	193,908	—	—			24
25		Central de Alagôas, ramal e prolongamento	Alagôas	»	194,069	—	—	32,881	226,950	—	—			25
26		Ribeirão a Cortez (a)	Pernambuco	»	28,657	—	—	—	28,657	—	—		(a) Reverterá, findo o arrendamento, para o Governo da União mediante indemnização.	26
27		Ribeirão a Barreiros (a)	»	»	55,695	—	—	—	55,695	—	—			27
28		Paulo Affonso	Pernambuco e Alagôas	»	115,853	—	—	—	115,853	—	—			28
29		Ramal de Campina Grande	Parahyba	»	80,193	—	—	—	80,196	—	—			29
30		Recife ao Limoeiro	Pernambuco	Não subvencionada	82,976	—	—	—	82,976	—	—	5.000:000$000	Trechos que gozavam de garantia de juros.	30
31		Ramal de Nazareth	»	» »	13,069	—	—	—	13,069	—	—			31
32		Nazareth a Timbaúba	»	» »	45,010	—	—	—	45,010	—	—	1.817:763$000	Idem, idem.	32
33	Rêde de Viação da Bahia	Bahia ao Joazeiro, prolongamentos e ramaes	Bahia	Da União	575,440	360,000	259,440	—	934,880	—	—			33
34		Alagoinhas a Propriá e ramal de Capella	Bahia e Sergipe	»	137,169	302,413	—	—	439,582	—	—			34
35		Cajueiro ao Sipó e ramal de S. Gonçalo	Bahia	»	—	—	113,482	—	113,482	—	—			35
36		S. Felix a Bandeira de Mello e prolongamentos	»	»	254,600	300,000	648,000	190,500	1.143,100	—	—			36
37		Ramal da Feira de Sant'Anna	»	»	45,060	—	—	—	45,060	—	—	93.481:731$200		37
38		» de Olhos d'Agua	»	»	13,400	—	—	—	13,400	—	—			38
39		» » S. Gonçalo	»	»	3,600	—	—	—	3,600	—	—			39
40		Bahia e Minas e prolongamentos	Bahia e Minas	»	376,270	—	712,400	172,427	1.261,097	—	—			40
41	Victoria a Minas	Victoria a Sant'Anna dos Ferros e ramal de Itabira	Espirito Santo e Minas	Subvencionada	443,179	44	242,982	—	734,141	32.870:800$000	6 o/o	22.890:254$000		41
42		Curralinho a Diamantina	Minas Geraes	»	84,598	42	—	—	147,516			2.684:565$000		42

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO EM KILOMETROS: Em tráfego	Em construcção	Com estudos aprovados	Em estudos ou a estudadas	Total	CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
43	Leopoldina Railway — Porto Novo á Saude e ramal de Leopoldina	Minas Geraes	Não subvencionada	381,922	—	—	—	381,922	—	—	15.389.252$000		43
44	Leopoldina Railway — Ramal de Sumidouro	Rio de Janeiro e Minas Geraes	» »	91,889	—	—	—	91,889	—	—	3.706:312$000		44
45	Leopoldina Railway — Macahé a Glycerio	Rio de Janeiro	Subvencionada	43,398	—	—	—	43,398	1.196:805$890	6 o/o	1.196:805$890		45
46	Leopoldina Railway — Triumpho a Manoel de Moraes	» » »	»	50,767	—	—	—	50,767	1.543:200$000	6 o/o	1.543:200$000		46
47	Leopoldina Railway — Carangola — Campos a Porciuncula	» » »	Não subvencionada	169,204	—	—	—	169,204	—	—	6.856:155$600		47
48	Leopoldina Railway — Carangola — Itaperuna a Patrocinio	» » »	» »	33,536	—	—	—	33,536	—	—			48
49	Leopoldina Railway — Carangola — Murundú a Santo Eduardo	» » »	» »	20,626	—	—	—	20,626	—	—			49
50	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Moniz Freire	Rio e Espirito Santo	Subvencionada	92,670	—	—	—	92,670	2.793:900$000	6 o/o	4.770:064$320		50
51	Leopoldina Railway — Caravellas — Cachoeiro á Espera Feliz	Espirito Santo e Minas	Não subvencionada	61,010	[illegible]	—	—	146,177	—	—	9.062.385$700		51
52	Leopoldina Railway — Caravellas — Ramal de Castello	» »	» »	21,425	—	—	—	21,425	—	—			52
53	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo. Victoria a Itapemirim	» »	» »	158,856	—	—	—	158,856	—	—	16.170:011$700		53
54	Leopoldina Railway — Praia Formosa a Entroncamento	Districto Federal e Rio	» »	48,936	[illegible]	—	—	54,559	—	—	6.493:330$800	Capital empregado na linha, sua reconstrucção, duplicação e variante.	54
55	Leopoldina Railway — Capivary a Cabo Frio	Rio de Janeiro	» »	—	—	54,160	—	54,160	—	—	13:471$500		55
56	Prolongamento de Maricá. Nilo Peçanha a Iguaba Grande	» » »	Da União	—	[illegible]	—	—	64,186	—	—	1.400:669$700		56
57	» » Itabapoana. Boa Vista a Bom Jesus	Espirito Santo	Subvencionada	—	[illegible]	—	—	15,000	15:000$ por kilm.	—	—		57
58	Villa Nova a Cardoso Moreira e ramal para Campos	Rio de Janeiro	»	—	—	—	20,000	20,000	15:000$ por kilm.	—	—	Companhia Amparo Industrial.	58
59	Corcovado	Districto Federal	Não subvencionada	3,840	—	—	—	3,840	—	—	712:000$000	Capital empregado na linha primitiva.	59
60	Central do Brazil — Bitola 1m,60	Districto Federal, Rio, S. Paulo e Minas	Da União	963,517	[illegible]	—	—	1.211,517	—	—	296.882:203$000		60
61	Central do Brazil — Bitola 1m,00	Districto Federal, Rio, S. Paulo e Minas	»	1.060,536	[illegible]	160,000	2.650,000	4 314,536	—	—			61
62	Rio do Ouro	Districto Federal e Rio	»	126,705	—	—	—	126,705	—	—	3.745:538$000		62
63	Oéste de Minas — Bitola de 0m,76	Minas Geraes	»	727,737	[illegible]	—	—	770,237	—	—	—		63
64	Oéste de Minas — Bitola de 1m,00	Minas e Rio de Janeiro	»	577,905	[illegible]	—	—	913,205	—	—	—		64
65	Goyaz — Formiga a Goyaz	Minas e Goyaz	»	173,484	[illegible]	509,157	—	1.138,157	—	—			65
66	Goyaz — Ramal de Araguary	Goyaz e Minas	»	52,323	[illegible]	—	—	116,318	—	—	20.817:983$000		66
67	Goyaz — » » Uberaba	Minas Geraes	»	—	[illegible]	45,083	—	270,083	—	—			67
68	Rêde Sul Mineira — Cruzeiro a Montebello	S. Paulo e Minas	»	360,435	—	—	—	360,435	—	—			68
69	Rêde Sul Mineira — Guaxupé á Santa Rita de Cassia	Minas Geraes	»	34,000	[illegible]	51,514	—	152,154	—	—			69
70	Rêde Sul Mineira — » » Monte Bello	» »	»	—	[illegible]	—	—	74,700	—	—			70
71	Rêde Sul Mineira — Ramal de Campanha	» »	»	85,970	—	—	41,400	127,370	—	—	43.226:735$500	A cargo da Companhia Mogyana.	71
72	Rêde Sul Mineira — » » Alfenas	» »	»	7,573	—	—	43,300	50,873	—	—		Idem. idem.	72
73	Rêde Sul Mineira — » » Passos	» »	»	—	—	125,968	—	125,968	—	—		A cargo da Companhia Mogyana.	73
74	Rêde Sul Mineira — » » Lavras	» »	Não subvencionada	—	[illegible]	52,492	—	92,492	—	—	774:471$368		74
75	Rêde Sul Mineira — » da Barra	Rio de Janeiro e Minas	Da União (b)	324,728	—	—	—	321,72[illegible]	—	—			75
76	Rêde Sul Mineira — » de Sapucahy	Minas Geraes	» (b)	269,529	—	—	—	269,529	—	—	44.782:253$000	(b) Reverterão ao dominio da União findo o prazo do arrendamento.	76
77	Uberaba á Villa Platina	» »	»	—	—	108,000	167,423	275,423	—	—	298:816$800		77
78	Lorena a Itajubá	S. Paulo e Minas	»	20,000	—	64,366	—	84.366	—	—	3.621:730$000		78
79	Santos a Jundiahy	» »	Não subvencionada	139,466	—	—	—	139,466	—	—	69.651:300$000		79
80	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito ao porto Tibiriçá	» »	Subvencionada	217,393	[illegible]	—	319,546	612,732	6.540:000$000	6 o/o	14.970:745$000		80
81	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	» »	»	250,047	—	—	—	250,047	7.500:000$000	6 o/o	13.461:237$000		81
82	Sorocabana e Ituana — Prolongamento para Santos	» »	Não subvencionada	—	—	133,000	—	133,000	—	—	—		82
83	Paulista — Rio Claro a Araraquara	» »	» »	127,486	—	—	—	127,486	—	—			83
84	Paulista — Ramal de Jahú	» »	» »	143,211	—	—	—	143,211	—	—	15 131:420$000	Capital reconhecido pelo Governo já reduzido a moeda nacional, a diversos cambios.	84
85	Paulista — » » Bauró	» »	» »	33,178	—	—	—	33,178	—	—			85
86	Paulista — Rio Claro a Ityrapina	» »	» »	—	—	40,340	—	40,340	—	—			86

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTADOS PERCORRIDOS	DA UNIÃO OU CONCEDIDAS PELA UNIÃO	EXTENSÃO KILOMETROS: Em tráfego	Em construcção	Com estudos approvados	Em estudos ou estudadas	Total	CAPITAL GARANTIDO	TAXA DE GARANTIA	CAPITAL EMPREGADO	OBSERVAÇÕES	N. DE ORDEM
87	Mogyana. Ribeirão Preto a Jaguára	S. Paulo	Não subvencionada	191,475	—	—	—	191,475	—	—	6.153:857$750		87
88	Mogyana. Ramal de Caldas	S. Paulo e Minas	»	76,887	—	—	—	76,887	—	—			88
89	Mogyana. Igarapava a Uberaba	» » »	»	—	43,674	—	—	43,674	—	—	819:185$226		89
90	Mogyana. Jaguára a Araguary	» » »	Subvencionada	281,104	—	—	—	281,104	8.430:000$000	6 %	8.430:000$000		90
91	Mogyana. Mogymirim a Santos e ramal	S. Paulo	Não subvencionada	—	—	—	—	152,489	—	—	565:237$200		91
92	Noroeste do Brazil. Baurú a Itapura	»	Subvencionada	436,480	—	—	—	436,480	13.091:400$000	6 %	15.856:120$664		92
93	Noroeste do Brazil. Itapura a Corumbá	S. Paulo e Matto Grosso	Da União	493,740	493,740	—	—	965,786	—	—	33.992:703$845		93
94	Funilense. Carlos Botelho a Engenheiro Coelho	S. Paulo	Subvencionada	35,000	7,000	—	—	42,000	15:000$ por kil.	—	—		94
95	Bananal. Saudade e Bananal	Rio e S. Paulo	Não subvencionada	28,000	—	—	—	28,000	—	—	—		95
96	Rezende á Bocaina	» »	»	38,810	—	—	—	38,810	—	—	—		96
97	Dourado. S. João das Tres Barras a Tieté e ramal de Jahú	S. Paulo	Subvencionada	19,000	70,000	—	—	89,000	15:000$ por kil.	—	—		97
98	Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro	»	»	—	39,500	—	40,500	60,000	15:000$ por kil.	—	—		98
99	Rêde Paraná-Santa Catharina. Itararé ao Uruguay e ramaes	S. Paulo, Paraná e Santa Catharina	»	833,131	192,108	—	365,608	1.351,239	75.901:904$444	6 %	61.520:071$270		99
100	Rêde Paraná-Santa Catharina. S. Francisco ao Iguassú	Santa Catharina e Paraná	»	93,156	330,833	—	723,989	1.189,313		6 %	31.222:749$300		100
101	Rêde Paraná-Santa Catharina. Paraná. Linha tronco e ramaes	Paraná	Da União	416,995	44,983	—	—	461,978	—	—	25.039:236$000		101
102	Rêde Paraná-Santa Catharina. Norte do Paraná	»	»	43,397	—	—	200,000	243,397	—	—	—		102
103	Rêde Paraná-Santa Catharina. D. Thereza Christina	Santa Catharina	»	118,096	—	—	—	118,096	—	—	5.609:298$000		103
104	Rêde Paraná-Santa Catharina. Santa Catharina	» »	»	69,700	—	—	1.100,000	1.169,700	—	—	5.665:392$500		104
105	Compagnie Auxiliaire. Porto-Alegre á Uruguayana e ramal do Paredão	Rio Grande do Sul	»	766,238	—	—	—	766,238	—	—	201.835:795$000	O capital gasto pelo Governo da União até a época do arrendamento monta a 45.201:700$170.	105
106	Compagnie Auxiliaire. Santa Maria a Marcellino Ramos	» » » »	»	531,333	4,000	—	—	535,200	—	—			106
107	Compagnie Auxiliaire. Cacequy a Rio Grande	» » » »	»	490,037	—	—	—	490,037	—	—			107
108	Compagnie Auxiliaire. Neustadt á Taquára	» » » »	»	53,002	—	—	—	53,002	—	—			108
109	Compagnie Auxiliaire. Montenegro a Caxias	» » » »	»	116,591	—	—	—	116,591	—	—			109
110	Compagnie Auxiliaire. Couto á Santa Cruz	» » » »	»	30,311	—	—	—	30,311	—	—			110
111	Compagnie Auxiliaire. Saycan á Sant'Anna do Livramento	» » » »	»	156,307	2,256	—	—	158,563	—	—			111
112	Compagnie Auxiliaire. Linha da Margem de Taquary a Bagé	» » » »	»	2,108	—	—	—	2,108	—	—			112
113	Compagnie Auxiliaire. Ramal fluvial de Pelotas	» » » »	»	2,718	—	—	—	2,718	—	—			113
114	Compagnie Auxiliaire. Linha da Costa do Mar	» » » »	»	17,281	—	—	—	17,281	—	—			114
115	Quarahim a Itaquy	» » » »	Subvencionada	175,597	—	—	—	175,597	6.000:000$000	6 %	8.540:916$482		115
116	Itaqui a S. Borja	» » » »	Da União	—	122,870	—	—	122,870	—	—	5.906:051$280		116
117	Cruz Alta a Santo Angelo	» » » »	»	53,000	51,548	—	—	104,548	—	—	2.066:294$914	Sob a administração do Ministerio da Guerra.	117
118	S. Pedro a S. Luiz e ramal de S. Borja	» » » »	»	—	417,574	—	—	417,574	—	—	1.006:079$414		118
119	Basilio a Jaguarão	» » » »	»	—	113,635	—	—	113,635	—	—			119
120	S. Sebastião a Livramento	» » » »	»	—	159,900	—	—	159,900	—	—	736:824$171		120
121	Alegrete a Quarahim	» » » »	»	—	117,600	—	—	117,600	—	—			121
122	Pelotas ás colonias de S. Lourenço	» » » »	Subvencionada	—	—	135,590	—	135,590	—	—	—		122
123	Minas de S. Jeronymo	» » » »	Não subvencionada	15,440	—	—	—	15,440	—	—	—		123
	Totaes			17.414,238	5.451,384	1.931,709	8.051,258	35.848,622					

Quadro n. 2

GARANTIA DE JUROS — RESPONSABILIDADE DO GOVERNO DA UNIÃO EM 1912, NA EUROPA E NO BRAZIL

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	CAPITAL FIXADO	CAPITAL DESPENDIDO OU DEPOSITADO	TAXA	EXTENSÃO EM TRAFEGO	RECEITA	DESPEZA	GARANTIA INTEGRAL	QUANTIA PAGA NA EUROPA	ONUS EFFECTIVO
I — COM GARANTIA EM OURO									
				Kilometros					
Alcobaça á Praia da Rainha	—	Frs. 13.312.500	6 %	45,000	—	—	£ 31.950- 0- 0	£ 31.950- 0- 0	£ 31.950- 0- 0
Victoria a Minas: Victoria á Sant' Anna dos Ferros e ramal de Itabira	Frs. 3.304.433	Frs. 89.729.256	6 %	413,159	1.401:212$455	1.374:232$494	£ 223.496-17- 0	£ 223.496-17- 0	£ 223.496-17- 0
Victoria a Minas: Curralinho á Diamantina	—		6 %	84,596	88:433$100	183:374$372			
Goyaz — Formiga ao kilometro 200	—	Frs. 21.246.458	6 %	173,484	218:894$269	481:510$384	£ 50.991-10- 0	£ 50.991-10- 0	£ 50.991-10- 0
Noroeste — Baurú á Itapura	—	Frs. 37.631.723	6 %	436,320	807:408$680	1.305:502$340	£ 90.316- 2- 1	£ 90.316- 2- 1	£ 90.316- 2- 1
S. Paulo-Rio Grande: Itararé ao Uruguay	£ 1.519.769- 5- 0	£ 7.049.195-0- 0	6 %	883,131	3.161:758$297	3.694:375$937	£ 512.337-17- 1	£ 512.337-17- 1	£ 512.337-17- 1
S. Paulo-Rio Grande: S. Francisco ao Iguassú	—			96,156	180:530$371	272:811$513			
Quarahim a Itaquy	£ 675.000- 0- 0	—	6 %	175,597	401:766$049	414:517$877	£ 40.500- 0- 0	£ 43.340- 0- 0	£ 40.500- 0- 0
				2.337,443					(1) £ 949.592-6- 2
II — COM GARANTIA EM PAPEL									
Alcobaça á Praia da Rainha	757:987$200	—	6 %	—	—	—	45:479$232	—	45:479$23
Caxias a Cajazeiras	2.165:495$912	49:278$605	6 %	78,000	132:856$769	110:549$221	132:886$470	—	110:578$922
Leopoldina Railway: Barão de Araruama (prolongamento)	—	1.543:200$000	6 %	51,440	132:539$992	185:309$396	92:592$000	—	92:592$000
Leopoldina Railway: Central de Macahé	—	1.196:805$897	6 %	42,644	67:440$338	108:859$420	71:808$353	—	71:808$353
Leopoldina Railway: Santo Eduardo a Itapemirim	—	2.796:900$000	6 %	92,669	403:378$953	375:635$529	167:814$600	—	140:070$576
Mogyana - Jaguára a Araguary	—	8.430:000$000	6 %	284,101	1.353:754$595	1.252:585$036	505:800$000	—	401:570$441
Sorocabana e Ituana: Capão Bonito ao Porto Tibiriçá	—	6.540:000$000	6 %	217,936	1.003:773$290	840:701$966	392:400$000	—	—
Sorocabana e Ituana: Tatuhy a Itararé	—	7.500:000$000	6 %	250,007	1.733:483$400	998:657$785	450:000$000	—	—
				1.013,800					862:099$524

(1) Total em ouro e ao par, convertido ao cambio de 16 d. por mil réis, representa a importancia de 14.243:884$500.

QUADRO N. 3

CUSTO E CAPITAL DAS COMPANHIAS CONCESSIONARIAS

Quadro n. 3

N. DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS COMPANHIAS	EXTENSÃO TOTAL EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912			CUSTO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912				CAPITAL DAS COMPANHIAS		FORMAÇÃO DO CAPITAL					N. DE ORDEM
		Em trafego	Média em trafego	Em construcção	Da parte em trafego	Por kilometro	Da parte em construcção	Com garantia	Sem garantia	Total	Em acções integralizadas	Em acções não integralizadas	Em debentures	Não consolidado	Total	
		Kilometros	Kilometros	Kilometros												
1	Madeira—Mamoré Railway.	364,281	364,281	—	41.911:179$060	115:051$780	—	—	20.141:000$000	20.141:000$000	18.310:000$000	—	1.831:000$000	—	20.141:000$000	1
2	Estradas de Ferro do Norte do Brazil.	45,000	45,000	13,000	(a) 7.316:171$430	—	—	4.699:[illegible] %	11.699:270$017	16.389:582$547	—	8.750:000$000	7.639:582$547	—	16.389:582$547	2
3	Geral de Melhoramentos no Maranhão	78,000	78,000	—	2.214:774$517	28:394$514	—	2.214:[illegible] %	985:225$483	3.200:000$000	3.200:000$000	—	—	—	3.200:000$000	3
4	Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias. .	—	—	304,490	—	—	15.526:325$150	—	2.000:000$000	2.000:000$000	2.000:000$000	—	—	—	2.000:000$000	4
5	South American Railway Construction	758,864	758,864	104,000	31.435:232$137	41:416$642	7.280:377$094	—	5.850:000$000	5.850:000$000	4.000:000$000	—	1.850:000$000	—	5.850:000$000	5
6	Viação e Construcção.	100,944	100,944	36,891	(a) 12.689:703$000	—	—	—	2.000:000$000	2.000:000$000	2.000:000$000	—	—	—	2.000:000$000	6
7	Great Western of Brazil Railway . .	1.699,059	1.553,364	21,921	170.463:420$139	105:913$700	2.558:004$338	—	35.600:000$000	35.600:000$000	17.800:000$000	—	17.800:000$000	—	35.600:000$000	7
8	Chémins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien	1.405,539	1.405,539	150,000	67.193:893$000	47:790$700	11.089:893$300	—	—	—	—	—	—	—	—	8
9	Estrada de Ferro Victoria a Minas. .	527,755	495,055	110,920	25.839:771$200	48:938$000	4.050:872$600	32.879:[illegible] %	20.079:104$000	52.950:000$000	14.120:000$000	—	38.830:000$000	—	52.950:000$000	9
10	Leopoldina Railway.	2.763,513	2.577,835	237,527	—	—	—	(b) 5.538:[illegible] %	110.297:141$666	115.834:046$666	50.583:913$333	—	65.250:133$333	—	115.834:046$666	10
11	Estrada de Ferro de Goyaz.	226,171	203,055	333,995	13.343:125$000	50:062$500	7.469:257$930	7.509:[illegible] %	11.288:288$000	18.788:288$000	10.000:000$000	—	8.788:288$000	—	18.788:288$000	11
12	Estrada de Ferro Noroeste do Brazil.	436,320	436,320	—	15.856:120$664	36:340$580	—	13.084:[illegible] %	15.442:900$000	28.532:500$000	10.000:000$000	—	18.532:500$000	—	28.532:500$000	12
13	Estrada de Ferro Sorocabana	1.309,709	1.309,709	75,280	90.184:188$436	68:812$890	(c) 1.258:338$829	14.040:[illegible] %	22.009:377$778	36.049:377$778	18.271:600$000	—	17.777:777$778	—	36.049:377$778	13
14	Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.	1.150,876	1.150,876	48,000	123.899:170$778	107:644$800	317:791 293	—	98.662:222$220	98.662:222$220	80.000:000$000	—	18.662:222$220	—	98.662:222$220	14
15	S. Paulo Railway.	139,466 76,548	139,466	—	128.976:463$500	924:503$400	—	—	132 585:500$000	132 585:500$000	66.292:750$000	—	66.292:750$000	—	132.585:500$000	15
16	Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.	1.562,055	1 512,115	48,730	103.793:057$444	66:452$020	827:804$926	8.432:[illegible] %	109.070:000$000	117.500:000$000	80.000:000$000	—	37.500:000$000	—	117.500:000$000	16
17	Estradas de Ferro Federaes Brazileiras.	1.062,240	1.048,240	61,830	88.078:928$500	81:403$870	2.464:031$400	—	(d) 49.660:800$000	49.660:800$000	20.000:000$000	—	29.660:800$000	—	49.660:800$000	17
18	Rio de Janeiro Tramway Light and Power.	3,824	3,824	—	(e)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
19	Chémins de Fer des États Unis du Brésil.	65,900	65,900	64,186	—	—	1.400:862$700	—	—	—	—	—	—	—	—	19
20	Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande	979,287	979,287	471,668	65.942:321$565	67:337$074	16.110:669$800	75.986:[illegible] %	28.119:606$500	104.021:510$500	8.825:000$000	—	95.196:510$500	—	104.021:510$500	20
21	Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil.	2.168,927	2.168,927	3,134	201.835:793$600	93:054$800	— —	—	40.242:000$000	40.242:000$000	14.649:500$000	—	25.592:500$000	—	40.242:000$000	21
22	Brazil Great Southern Railway . . .	175,597	175,597	—	8.540:916$482	48:666$100	—	6.000:[illegible] %	2.540:916$482	8.540:916$482	3.111:111$111	—	3.902:222$222	603:511$111	7.616:844$444	22

(a) Está incluido o custo da construcção.
(b) Capital que gosa da garantia de juros de 6 %, paga em papel pelo Governo da União.
(c) Inclusive a despeza com os estudos do prolongamento de toda a linha até o porto Tibiriçá.
(d) O Estado de Minas paga juros de 6 % sobre o capital de 12.034:000$000.
(e) A' Companhia pertence a estrada de ferro do Corcovado, trafegada por locomotivas electricas.

Quadro n. 4

DESPEZA DE FISCALIZAÇÃO E AUXILIOS PRESTADOS ÁS COMPANHIA

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	EXTENSÃO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912 — Em trafego — Total	Em trafego — Média	Em construcção	TOTAL DESPENDIDO ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1912 COM A FISCALIZAÇÃO	QUANTIAS PAGAS ATÉ 31 DE DEZEMBRO DE 1912 PELA GARANTIA DE JUROS	OBSERVAÇÕES
	Kilometros	Kilometros	Kilometros			
Caxias á Cajazeiras	78,000	78,000	—	8:159$134	2.519:355$280	
Natal á Nova Cruz	121,000	121,000	—	184:868$096	8.286:903$060	Ao par.
Conde d'Eu	163,753	163,753	—	140:178$973	8.703:698$420	Idem.
Recife a Limoeiro	141,055	141,055	—	171:957$288	6.222:244$820	
Recife a S. Francisco	124,739	124,739	—	460:060$260	33.310:415$220	Inclusive differenças de e agentes financeiros.
Central de Alagôas	88,000	88,000	—	179:371$409	6.482:734$550	
Ramal de Viçosa	62,000	62,000	—	—	881:071$130	
Bahia a S. Francisco	123,340	123,340	—	473:224$161	66.811:488$020	Inclusive differenças de e agentes financeiros.
Ramal de Timbó	83,021	83,021	—	—	4.828:774$000	
Central da Bahia	316,660	316,660	—	37:389$140	22.417:770$440	
Leopoldina Railway — Central de Macahé	43,512	43,512	—	4:790$500	1.668:334$262	
Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	51,440	—	7:525$800	1.744:339$246	
Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	223,242	223,242	—	192:239$776	8.552:045$172	
Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	92,669	92,669	—	—	2.066:268$500	
Minas e Rio	170,000	170,000	—	124:347$888	20.581:364$900	
Muzambinho (ramal da Campanha)	85,970	85,970	—	49:730$473	1.649:572$440	
Sorocabana e Ituana	467,943	467,943	75,280	9:483$870	3.838:054$430	
Mogyana (Ribeirão Preto a Araguary e ramal)	549,466	549,466	—	54:609$530	13.021:095$500	Deduzida a importancia da bolsada.
Paraná	416,055	416,055	—	185:073$140	7.550:638$000	Ao par.
D. Thereza Christina	118,096	118,096	—	141:532$700	7.766:249$800	Idem.
Santa Maria ao Uruguay	355,602	355,602	—	14:034$058	4.910:550$250	Idem.
Rio Grande a Bagé	283,000	283,000	—	183:092$000	10.030:206$300	Idem.
Quarahim a Itaquy	175,597	175,597	—	137:019$506	9.951:617$200	Idem.
S. Paulo — Rio Grande	979,287	979,287	451,451	—	23.324:195$600	Idem.
Victoria á Minas	527,758	494,946	106,000	—	9.695:355$150	Idem
S. Gabriel a S. Sebastião	91,089	91,089	—	—	1.037:714$540	
Noroeste do Brazil (Baurú a Itapura)	436,320	436,320	—	—	5.083:587$600	Ao par.
Alcobaça á Praia da Rainha	42,940	42,940	19,400	—	1.517:613$850	Idem.
Goyaz	173,843	153,054	26,152	—	2.235:002$630	Idem.
Totaes	6.586,902	6.538,206	681,283	2.770:903$205	306.558:437$976	

QUADRO N. 5

Numero de ordem	Designação das estradas	Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1912	Bitola	Extensão: Linhas principaes	Ramaes	Linhas accessorias	Desvios	Prolongamentos	Planta: Via singela	Via dupla	Alinhamentos: Rectos	Curvos	Em % da extensão total: Rectos	Curvos	Curva: Raio minimo	Extensão	Perfil: Nivel	Rampa e contra-rampa	Em % da extensão total: Nivel	Rampa e contra rampa	Declividade: Maxima	Extensão	Numero de ordem
		Kiloms.	Ms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	
I — DA UNIÃO																							
1	Madeira-Mamoré	364,281	1,00	364,281	—	—	—	—	364,281	—	281,716	82,565	77,38	22,67	191,07	4,180	115,403	248,878	31,67	68,33	0,012	0,320	1
2	Baturité. Fortaleza ao Iguatú e ramaes	423,628	1,00	413,482	10,146	—	13,647	—	423,628	—	255,388	168,240	60,28	39,72	101,28	1,131	171,373	252,255	40,45	59,55	0,020	1,191	2
3	Sobral. Camocim a Cratheús	335,286	1,00	335,286	—	1,076	6,978	—	335,286	—	194,976	140,310	58,20	41,80	181,03	—	125,422	209,864	37,44	62,53	0,018	—	3
4	Central do Rio Grande do Norte	(a) 190,835	1,00	190,835	—	—	—	—	190,835	—	145,924	44,911	76,46	23,54	119,82	—	93,160	97,675	48,82	51,18	0,018	—	4
5	Great Western. Natal a Itamatahy	164,620	1,00	164,620	—	2,482	1,836	—	164,620	—	118,342	46,278	71,89	28,11	110,00	8,420	48,620	116,000	29,53	70,47	0,025	24,310	5
6	Great Western. Conde d'Eu	185,299	1,00	185,299	—	—	11,451	—	185,299	—	119,416	65,883	64,44	35,56	100,00	0,246	56,967	128,332	30,74	69,26	0,023	1,800	6
7	Great Western. Recife a S. Francisco	130,961	1,00	124,739	6,222	3,301	8,812	—	130,961	—	75,010	55,951	57,27	42,73	150,00	0,162	30,755	100,196	23,49	76,51	0,017	1,342	7
8	Great Western. Central de Pernambuco	269,268	1,00	269,268	—	8,520	4,272	—	269,268	—	167,643	101,625	62,24	37,76	120,00	0,080	110,073	159,195	40,88	59,12	0,023	—	8
9	Great Western. Sul de Pernambuco	193,908	1,00	146,420	47,488	6,286	6,936	—	193,908	—	91,384	102,524	47,13	52,87	100,10	0,188	39,806	154,102	20,53	79,47	0,032	10,000	9
10	Great Western. Central de Alagôas e ramal	194,069	1,00	128,769	65,300	2,467	7,463	—	194,069	—	130,499	63,570	67,25	32,75	100,00	0,572	83,235	110,834	42,91	57,09	0,020	29,215	10
11	Great Western. Paulo Affonso	115,853	1,00	115,853	—	—	6,018	—	115,853	—	56,683	59,170	48,93	51,07	82,06	0,723	30,121	85,732	25,99	74,01	0,033	3,133	11
12	Great Western. Ribeirão a Cortez	28,657	1,00	28,657	—	—	0,952	—	28,657	—	15,200	13,457	53,04	46,96	100,00	0,973	6,713	21,944	23,43	76,57	0,031	3,400	12
13	Viação da Bahia. Bahia a Alagoinhas	123,340	1,00	123,340	—	—	18,893	—	123,340	—	56,216	67,124	45,58	54,42	300,00	1,099	25,871	97,469	20,97	79,03	0,0125	19,260	13
14	Viação da Bahia. Alagoinhas a Joazeiro	452,310	1,00	452,310	—	13,578	8,306	—	452,310	—	257,770	194,540	56,99	43,01	152,90	9,046	121,827	330,483	26,93	73,07	0,018	15,000	14
15	Viação da Bahia. Alagoinhas a Propriá	(b) 426,891	1,00	426,891	—	—	—	—	426,891	—	254,390	172,402	59,59	40,41	120,00	2,393	143,120	283,771	33,53	66,47	0,018	69,944	15
16	Viação da Bahia. Central da Bahia	316,060	1,067	255,000	64,060	2,400	12,900	—	316,060	—	204,217	112,443	64,50	35,50	120,00	2,150	103,789	212,871	32,78	67,22	0,033	8,300	16
17	Viação da Bahia. Bahia e Minas	376,270	1,00	376,270	—	—	—	—	376,270	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Central do Brazil. Bitola larga	973,300	1,00	836,123	76,715	10,461	—	—	902,539	(a) 54,231	1.119,218	913,284	55,07	44,93	181,00	—	624,725	1.437,777	30,74	69,26	0,018	—	18
19	Central do Brazil. Bitola estreita	1.050,202	1,00	750,339	304,424	4,439	—	—	1.052,602	6,600					101,00						0,020	—	19
20	Rio de Ouro	126,335	1,00	59,900	66,435	9,215	6,304	—	126,335	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
21	Rêde Sul-Mineira. Cruzeiro a Montebello	360,435	1,00	360,435	—	1,021	20,357	—	360,435	—	174,839	185,596	48,52	51,48	80,00	0,692	153,553	203,879	43,43	56,57	0,030	20,598	21
22	Rêde Sul-Mineira. Guaxupé a Itiguassú	33,515	1,00	—	—	—	1,009	34,524	33,515	—	15,089	18,426	45,03	54,97	149,59	1,123	11,227	22,288	33,49	66,51	0,020	17,223	22
23	Rêde Sul-Mineira. Ramal da Campanha	85,970	1,00	—	—	—	1,578	—	85,970	—	44,335	41,635	51,55	48,45	104,33	4,064	46,050	39,920	53,55	46,45	0,025	6,389	23
24	Rêde Sul-Mineira. » de Alfenas	7,578	1,00	—	—	—	0,355	—	7,578	—	4,303	3,275	56,78	43,22	99,81	0,200	1,787	5,791	23,58	76,42	0,015	2,063	24
25	Rêde Sul-Mineira. Soledade a Sapucahy	269,529	1,00	269,529	—	—	5,532	—	269,529	—	135,414	134,115	50,24	49,76	80,16	2,860	99,138	170,391	36,78	63,22	0,032	0,264	25
26	Rêde Sul-Mineira. » » Passa-Tres	324,728	1,00	324,728	—	—	8,428	—	324,728	—	149,321	175,407	45,98	54,02	75,04	3,256	92,331	232,397	28,43	71,57	0,032	4,250	26
27	Oéste de Minas. Bitola de 0m,76	727,737	0,76	604,800	125,937	—	21,786	—	727,737	—	418,748	308,989	57,54	42,46	74,93	—	413,378	314,359	56,80	43,20	0,020	—	27
28	Oéste de Minas. » » 1m,00	577,995	1,00	550,304	27,691	—	7,132	—	577,995	—	272,974	305,021	47,22	52,78	100,10	—	201,682	376,313	34,90	65,10	0,030	—	28
29	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.169,094	1,00	765,222	1.403,872	—	100,844	—	2.169,094	—	1.351,635	814,459	62,45	37,55	100,10	39,214	902,994	1.266,100	41,63	58,37	0,030	9,876	29
30	Goyaz. Formiga a Urubú	173,848	1,00	173,848	—	—	5,949	—	173,848	—	78,930	94,918	45,40	54,60	100,10	13,770	74,605	99,243	42,91	57,09	0,025	9,565	30
31	Goyaz. Araguary a Engenheiro Bethout	52,323	1,00	52,323	—	—	—	—	52,323	—	33,394	18,929	63,82	36,18	150,23	0,220	13,478	38,845	25,75	74,25	0,025	5,725	31
32	Cruz Alta a Ijuhy	49,405	1,00	49,405	—	—	—	—	49,405	—	32,780	16,625	66,31	33,65	120,00	—	22,024	27,381	44,57	55,43	0,015	—	32
II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																							
33	Tocantins. Alcobaça á Praia da Rainha	53,300	1,00	55,700	2,800	—	1,650	—	58,300	—	37,856	20,444	64,93	35,07	114,76	—	22,535	35,765	38,66	61,34	0,030	—	33
34	Caxias á Cajazeiras	78,000	1,00	78,000	—	0,480	2,220	—	78,000	—	60,554	17,446	77,63	22,37	150,00	1,272	30,120	47,880	38,61	61,39	0,030	2,552	34
35	Great-Western. Recife a Limoeiro e Timbaúba	270,422	1,00	157,199	113,223	18,792	7,491	—	270,422	—	156,510	113,912	57,87	42,13	100,00	1,212	83,174	187,248	30,76	69,24	0,025	0,150	35

(a) Em trafego está somente a extensão de 100,854 kilometros. (Natal á Parada Cardoso).
(b) » » » » » » » 137,169 » (Alagoinhas a Barracão).

a) Em linha quadrupla 16k,500.

Numero de ordem	Designação das estradas		Extensão em trafego em 31 de dezembro de 1912	Bitola	Extensão: Linhas principaes	Ramaes	Linhas accessorias	Desvios	Entrelaçamentos	Planta: Via singela	Via dupla	Alinhamentos: Rectos	Curvos	Em % da extensão total: Rectos	Curvos	Curva: Raio minimo	Extensão	Perfil: Nivel	Rampa e contra-rampa	Em % da extensão total: Nivel	Rampa e contra rampa	Declividade: Maxima	Extensão	Numero de ordem
			Kiloms.	Met.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kilom.	Kilom.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.			Metros	Kiloms.	
36	Victoria á Minas	Victoria á Cachoeira Escura	443,162	1,00	443,162	—	—	7,257	—	443,162	—	291,448	151,714	65,76	34,24	100,00	42,175	245,792	197,370	55,46	44,54	0,025	31,566	36
37		Curralinho a Riacho das Varas	84,598	1,00	84,598	—	—	3,780	—	84,598	—	44,084	40,514	52,11	47,89	100,10	7,858	22,522	62,076	26,62	73,38	0,025	10,200	37
38	Leopoldina Railway.	Linha do Centro e ramal de Leopoldina	331,922	1,00	369,003	12,310	—	—	—	331,922	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
39		Sumidouro	91,889	1,00	91,889	—	—	2,103	—	91,889	—	60,496	31,393	65,83	34,17	80,00	—	25,936	65,903	28,28	71,72	0,022	—	39
40		Central de Macahé	43,398	1,00	43,398	—	—	0,911	—	43,398	—	29,614	13,784	68,23	31,77	100,00	0,972	17,504	25,894	40,23	59,67	0,030	0,200	40
41		Prolongamento da Barão de Araruama	50,767	1,00	50,767	—	—	0,500	—	50,767	—	17,440	33,327	34,35	65,65	80,00	8,360	7,232	43,535	14,24	85,76	0,025	35,018	41
42		Carangola e ramaes	223,366	1,00	169,204	54,162	—	8,572	—	223,366	—	129,060	94,366	57,75	42,25	115,00	0,141	83,600	140,166	37,45	62,85	0,025	3,740	42
43		S. Eduardo a Itapemirim	92,670	1,00	92,670	—	—	1,792	—	92,670	—	45,398	47,272	48,69	51,31	80,15	2,143	31,170	61,500	33,48	66,52	0,030	0,240	43
44		Victoria a Itapemirim	158,856	1,00	158,856	—	—	—	—	158,856	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
45		Itapemirim a Alegre e ramal de Castello	83,582	1,00	62,050	21,532	—	—	—	83,582	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45
46		Praia Formosa a Entroncamento	48,330	1,00	48,330	—	3,560	19,680	—	28,770	19,560	37,360	10,970	77,30	22,70	181,03	—	18,800	29,530	38,89	61,11	0,015	0,220	46
47	Corcovado		3,824	1,00	3,824	—	—	0,172	—	3,824	—	1,157	2,667	30,26	69,74	120,76	2,667	—	3,824	—	100,00	0,330	0,190	47
48	Bananal		28,000	1,00	28,000	—	2,500	0,600	—	28,000	—	17,380	10,620	62,07	37,93	96,00	0,320	—	—	—	—	0,020	—	48
49	Rezende á Bocaina		38,810	1,00	38,810	—	0,196	1,100	—	38,810	—	10,910	27,900	28,11	71,89	80,00	—	2,500	36,310	6,44	93,56	0,020	—	49
50	Santos a Jundiahy		139,466	1,60	139,466	—	2,844	182,931	—	—	139,466	80,179	59,287	57,49	42,51	211,00	0,274	34,505	104,960	24,74	75,26	0,025	1,898	50
51	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	217,588	1,00	217,588	—	—	7,156	—	217,588	—	129,339	88,249	59,43	40,57	120,00	—	72,181	145,407	33,17	66,83	0,020	—	51
52		Tatuhy a Itararé	250,007	1,00	250,007	—	—	11,038	—	250,007	—	132,954	117,053	53,23	46,77	143,36	2,400	71,076	178,931	28,46	71,54	0,020	11,413	52
53	Paulista	Rio Claro á Araraquara e ramal do Jahú	270,607	1,00	127,436	143,211	—	45,980	—	270,607	—	163,300	104,307	61,32	38,68	120,13	7,910	67,506	203,101	24,86	75,14	0,020	71,390	53
54		Baurú a Paderneiras	38,178	1,00	38,178	—	—	9,437	—	38,178	—	28,557	9,621	74,80	25,20	180,00	0,515	8,323	29,855	21,80	78,20	0,018	0,720	54
55	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas	268,262	1,00	191,275	76,887	—	18,084	—	268,262	—	150,837	117,525	56,28	43,72	82,06	9,220	68,699	199,563	25,63	74,37	0,020	11,732	55
56		Jaguára a Araguary	281,104	1,00	281,104	—	—	7,654	—	281,104	—	179,140	101,964	63,75	36,25	99,81	27,060	69,213	211,891	24,63	75,37	0,030	33,222	56
57	Noroeste do Brazil	Baurú a Itapura	436,480	1,00	436,480	—	—	—	—	436,480	—	257,576	178,904	59,01	40,99	150,00	—	150,130	286,350	34,39	65,61	0,020	—	57
58		Itapura a Porto Esperança	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	58
59	Rêde Paraná-Santa Catharina	Itararé ao Uruguay	883,131	1,00	883,131	—	—	13,340	—	883,131	—	447,011	436,120	50,62	49,38	101,28	137,007	297,402	585,729	33,68	66,32	0,030	2,676	59
60		S. Francisco a Hansa	96,156	1,00	96,156	—	—	4,412	—	96,156	—	72,780	23,376	75,69	24,31	101,28	1,098	60,283	35,873	62,69	37,31	0,020	—	60
61		Curityba á Rocinha	43,361	1,00	43,361	—	—	—	—	43,361	—	22,048	21,313	50,84	49,16	90,00	3,034	10,120	33,241	23,34	76,66	0,025	9,370	61
62		Paranaguá a Curityba	110,387	1,00	110,387	—	—	9,518	—	110,387	—	69,905	40,482	63,35	36,65	90,00	2,449	33,080	71,707	35,04	64,96	0,030	22,805	62
63		Prolongamentos e ramaes	305,995	1,00	190,989	114,182	0,324	9,974	—	305,995	—	175,635	130,360	58,25	41,75	90,00	10,574	131,554	174,441	38,71	61,29	0,030	12,716	63
64		Blumenau a Hansa	69,648	1,00	69,648	—	—	4,663	—	69,648	—	40,484	29,164	58,13	41,87	100,00	6,342	25,663	43,985	36,85	63,15	0,020	2,510	64
65		D. Thereza Christina	118,096	1,00	111,100	6,996	—	6,294	—	118,096	—	78,208	39,888	66,22	33,78	100,00	0,042	34,150	83,946	30,93	69,07	0,020	3,336	65
66	Quarahim a Itaquy		175,597	1,00	175,597	—	—	6,481	—	175,597	—	147,873	27,724	84,21	15,79	125,00	0,109	61,439	114,158	34,98	65,02	0,021	0,360	66

PERMANENTE

Quadro n. 6

Numero de ordem	Designação das estradas		Linhas principaes: Com trilhos de aço	Linhas principaes: Com trilhos de ferro	Desvios e linhas accessorias: Com trilhos de aço	Desvios e linhas accessorias: Com trilhos de ferro	Largura minima da entrelinha	Trilhos: Typo	Trilhos: Peso por metro corrente	Dormentes: Dimensões	Dormentes: Distancia entre eixos	Dormentes: De madeira	Dormentes: De ferro	Signaes: Numero	Signaes: Systemas empregados	Telegrapho: Numero de apparelhos	Telegrapho: Numero de postos	Telegrapho: Numero de isoladores	Telegrapho: Systemas adoptados	Telegrapho: Extensão das linhas	Telegrapho: Numero das linhas	Telephone: Numero de apparelhos	Numero de ordem
			Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Metros		Kilogrammas		Metros									Kiloms.			
	I — DA UNIÃO																						
1	Madeira-Mamoré		364,281	—	—	—	—	Vignole	25	—	0,70	511.000	—	—	—	—	—	—	—	364,000	—	—	1
2	Rêde Ceará-Piauhy	Baturité	408,153	15,475	8,056	3,341	2,40	»	20,00-25	0,18×0,14	0,80	516.875	—	—	Bandeiras e lanternas	43	5.480	10.960	Morse-Breguet	609,028	2	5	2
3		Sobral	208,316	128,920	2,777	5,277	2,20	»	27	0,18×0,14	0,75 e 0,80	428.643	—	—	» » »	19	4.483	8.936	Morse	335,000	2	—	3
4	Central do Rio Grande do Norte		100,674	—	—	—	—	»	25	—	—	131.305	—	—	—	7	—	—	»	100,000	1	2	4
5	Great-Western	Natal a Itamatahy	164,620	—	4,048	—	3,50	»	24	0,22×0,13	0,82	213.000	—	—	Bandeiras e lanternas	11	2.544	4.752	»	178,697	2	—	5
6		Conde d'Eu	185,299	—	9,938	—	3,50	»	24,80-30	0,22×0,13	0,77 e 0,88	207.172	11.760	35	Semaphoros	25	2.300	5.200	»	392,288	3	4	6
7		Recife a S. Francisco	128,100	2,861	11,806	—	3,60	Vignole e duplo champignon	24,00-32,00-37	0,22×0,13	0,74	183.325	—	21	»	44	4.496	6.538	Morse e agulhas	434,357	4	8	7
8		Central de Pernambuco	254,268	15,000	2,920	9,872	3,50	Vignole	24,00-25,00-30	0,22×0,13	0,83	333.740	—	—	»	25	3.674	7.376	Morse	522,816	4	1	8
9		Sul de Pernambuco	151,030	42,908	2,046	11,170	3,50	»	24,00-24,80-31	0,22×0,13	0,78	261.664	5.000	—	Bandeiras e lanternas	25	2.530	6.330	»	525,378	3	—	9
10		Central de Alagôas e ramal	191,039	—	9,930	—	3,50	»	22,30-31	0,22×0,13	0,83	264.659	—	4	Semaphoros	29	2.323	5.427	»	391,930	3	—	10
11		Ribeirão a Cortez	28,657	—	—	0,952	3,60	»	24	0,22×0,13	0,80	35.821	—	—	Bandeiras e lanternas	5	491	491	»	28,657	1	—	11
12		Paulo Affonso	115,136	—	6,018	—	1,90	»	30	0,20×0,12	0,58 e 0,70 e 0,80	172.500	—	2	» » »	11	1.084	—	Wheatstone e Morse	137,169	2	—	12
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	137,169	—	—	—	2,03	—	22,30-31	0,20×0,12	0,75 e 0,80	414.314	—	2	» » »	32	4.153	12.731	Siemens e Morse	320,000	3	10	13
14		S. Francisco	185,550	389,890	16,110	23,975	1,90	Vignole	20,00-22,50-31	0,18×0,14	0,81	720.000	—	2	» » »	44	6.921	13.896	Morse	574,275	2	3	14
15		Central da Bahia	308,708	10,834	11,700	1,271	2,00	»	19,80-30	0,20×0,12	0,75 e 0,80	414.314	—	2	» » »	32	4.153	12.731	Siemens e agulha	320,000	3	10	15
16	Central do Brazil		—	—	—	—	—	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
17	Rio de Ouro		127,973	—	5,604	—	—	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira		1.018,240	—	39,731	—	1,40	»	19,50-25,00-30	0,20×0,14	0,60 e 0,75	1.517.310	7.290	4	Semaphoros	124	11.502	31.531	Morse	1.432,000	4	—	18
19	Oeste de Minas	Bitola, 0,76	728,000	—	24,085	—	2,00	»	17,50-19,00-30	0,18×0,13	0,50 e 0,60	1.050.750	—	3	Bandeiras e lanternas	40	10.050	15.320	»	670,000	—	33	19
		» 1,00	578,000	—	7,401	—	2,10	»	30	0,18×0,13	0,65 e 0,75	645.320	2.000	3	» » »	40	10.385	11.650	»	535,000	—	13	
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	173,348	—	6,838	—	2,20	»	25	0,19×0,14	0,80	223.110	—	—	» » »	10	3.262	6.574	»	171,000	2	10	20
21		Araguary a Catalão	53,000	—	2,325	—	2,20	»	30	0,15×0,16	0,70 e 0,80	63.250	—	—	» » »	3	742	1.484	»	53,000	2	4	21
22	Paraná		417,771	—	19,756	—	2,10	»	25,00-30	0,18×0,14	0,75	532.066	—	11	Semaphoros	21	7.320	8 620	»	417,000	2	—	22
23	D. Thereza Christina		118,005	—	7,208	—	2,00	»	30	0,23×0,12	0,80	110.465	6.000	10	Discos	10	1.447	2.926	Agulhas	117,096	2	11	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		2.168,027	—	160,844	—	2,40	»	19,50-23,00-30	0,20×0,16	0,60 e 0,75	3.018.300	320.000	12	Semaphoros	100	32.424	34.848	Morse	2.297,322	2	140	24
25	Itapura a Corumbá		25,914	—	—	—	2,00	»	25	0,22×0,18	—	33.716	—	—	—	2	560	—	—	—	—	—	25
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)		34,000	—	1,000	—	3,00	»	30	0,20×0,15	0,50 a 0,80	49.000	—	—	—	8	578	1.156	Spagnoletti	68,000	—	—	26
	I — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																						
27	Alcobaça á Praia da Rainha		43,000	—	4,000	—	—	Vignole	25	0,14×0,18	0,80	53.000	—	—	—	3	473	946	Morse	86,000	2	4	27
28	Caxias á Cajazeiras		78,000	—	2,220	—	1,00	»	24	0,18×0,13	0,70	113.263	—	—	Bandeiras e lanternas	3	792	792	»	78,000	1	8	28
29	Recife á Limoeiro e ramal		260,463	—	—	13,791	1,00	»	24,00-25,00-30	0,22×0,13	0,72	355.571	4.571	41	Semaphoros	40	3.547	8.156	»	639,506	4	1	29
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	443,162	—	7,057	—	2,00	»	30	0,23×0,14	0,80	590.883	—	—	Bandeiras e lanternas	27	6.112	7.132	»	—	2	4	30
31		Curralinho á Diamantina	84,596	—	3,122	—	2,00	»	30	0,22×0,14	0,80	109.648	—	12	» » »	5	1.188	2.366	»	84,596	2	—	31
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	381,425	—	—	—	2,00	»	25,00-32,00-35	0,23×0,13	0,80	548.176	4.811	—	» » »	52	4.668	8.161	Standard	706,706	—	2	32
33		Sumidouro	93,070	—	2,103	—	2,40	»	25,00-30	0,22×0,12	0,70 e 0,8	123.725	—	3	» » »	11	959	1.978	Morse	183,800	—	—	33
34		Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	—	5,600	—	2,40	»	30	0,13×0,12	0,80	66.175	—	3	» » »	5	780	780	»	51,440	1	—	34
35		Carangola e ramal	223,000	—	8,572	—	2,00	»	20,00-30	0,18×0,15	0,75	273.400	—	3	» » »	24	2.399	2.399	»	238,000	1	—	35
36		Santo Eduardo a Itapemirim	93,230	—	4,701	—	2,00	»	30	0,20×0,15	0,75	111.876	—	3	» » »	10	1.012	2.024	»	186,460	2	—	36

Numero de ordem	Designação das estradas		Linhas principaes: Com trilhos de aço	Linhas principaes: Com trilhos de ferro	Desvios e linhas accessorias: Com trilhos de aço	Desvios e linhas accessorias: Com trilhos de ferro	Largura minima da entrelinha	Trilhos: Typo	Trilhos: Peso por metro corrente	Dormentes: Dimensões	Dormentes: Distancia entre eixos	Dormentes: De madeira	Dormentes: De ferro	Signaes: Numero	Signaes: Systemas empregados	Telegrapho: Numero de apparelhos	Telegrapho: Numero de postes	Telegrapho: Numero de isoladores	Telegrapho: Systemas adoptados	Telegrapho: Extensão das linhas	Telegrapho: Numero das linhas	Telephone: Numero de apparelhos	Numero de ordem
			Kilometros	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.		Kilogrammas		Metros									Kiloms.			
37	Leopoldina Railway	Central de Macahé	43,512	—	0,914	—	2,00	Vignole	20,00	0,20×0,20×0,13	0,60	52.333	—	—	Bandeiras e lanternas	4	512	512	Morse	43,512	1	2	37
38		Norte	43,066	—	—	—	—	»	20,00-30,00	0,20×0,22×0,13	0,80	91.100	—	—	Semaphoros	21	600	3.434	»	48,936	—	—	38
39		Sul do Espirito Santo	159,768	—	—	—	2,00	»	21,00	0,20×0,20×0,15	0,70	123.000	—	—	»	—	6	—	—	—	—	—	39
40		Caravellas e ramal	83,582	—	—	—	2,00	»	17,00-21,00	0,20×0,22×0,13	0,80	110.500	—	—	Bandeiras e lanternas	—	—	—	—	83,000	1	—	40
41	Corcovado		3,824	—	0,172	—	—	»	20,00	0,20×0,16×0,15	0,75	5.200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	41
42	Rezende a Bocaina		16,774	22,036	0,100	1,000	—	»	20,00	0,25×0,18×0,13	0,83	48.500	—	—	—	—	—	—	Morse	38,840	1	7	42
43	Bananal		28,450	—	0,300	—	1,50	»	20,00	0,25×0,15×0,13	0,83	42.636	—	3	Bandeiras e lanternas	—	325	325	»	30,500	—	6	43
44	Santos a Jundiahy (a)		139,466	—	182,931	—	2,10	Cabeça dupla	32,243-40,75	0,23×0,14	0,60	—	—	448	Semaphoros	325	2.490	32.793	Agulhas sing., Morse, Duplex e Morse simp.	2.218,000	25	491	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito ao Salto Grande	217,600	—	7,336	—	2,00	Vignole	20,00-25,00	0,20×0,20×0,13	0,70	385.000	—	—	Bandeiras e lanternas	19	3.206	4.219	Siemens	237,524	2	—	45
46		Tatuhy ao Itararé	259,047	—	12,606	—	2,00	»	20,00-22,00-25,00-30,00	0,20×0,22×0,16	0,63	397.674	—	—	» » »	28	5.028	15.276	»	250,141	3	—	46
47	Baurú a Itapura		436,480	—	—	—	2,00	»	20,00	0,20×0,18×0,16	—	646.000	—	—	Semaphoros, bandeiras lanternas e discos.	30	8.740	17.720	—	437,000	2	17	47
48	Rio Claro		308,616	—	55,407	—	2,40	»	17,30-25,00-30,00	0,20×0,20×0,14	0,44 a 0,75	259.554	—	—	Bandeiras, lanternas e explosivos.	237	—	—	Wheatstone e Morse	—	23	—	48
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	268,000	—	—	—	3,50	»	19,50	0,20×0,21×0,15	0,50 a 0,70	375.200	—	68	Semaphoros e placas de aviso.	54	1.300	15.078	Spagnoletti-Morse	918,000	3	—	49
50		Jaguára a Araguary	281,000	—	8,455	—	3,50	»	19,50	0,20×0,20×0,15	0,50 a 0,70	393.400	—	4	Semaphoros e placas	24	4.118	9.930	» »	631,000	2 e 3	—	50
51	Quarahim a Itaquy		175,597	—	6,481	—	2,00	»	20,00	0,20×0,23×0,13	0,80	218.376	—	7	Semaphoros, bandeiras e lanternas.	8	1.750	1.750	Morse	175,000	1 e 2	3	51
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay	883,131	—	—	—	1,00	»	22,00	0,30×0,18×0,16	0,75	1.235.500	—	—	Bandeiras e discos	36	15.824	15.920	»	883,131	1	2	52
53		Linha de S. Francisco	96,156	—	—	—	2,00	»	22,00	0,30×0,18×0,14	0,75	134.400	—	—	Bandeiras e lanternas	6	931	961	»	93,156	1	—	53

(a) Linha dupla.

OBRAS D'ARTE, EDIFICIOS E DEPENDENCIAS

Quadro n. 6 A

Numero de ordem	Designação das estradas	Passagens: Superiores	Passagens: Inferiores	Passagens: Nivel	Passagens: Total	Bueiros, pontes e viaductos — De menos de 3m de vão: Numero	De menos de 3m de vão: Abertura total	De 3 a 20m de vão: Numero	De 3 a 20m de vão: Abertura total	De 20 e mais metros de vão: Numero	De 20 e mais metros de vão: Abertura total	Maximo vão livre	Tunneis: Numero	Tunneis: Extensão total entre bocetas	Extensão do maior tunnel	Estações: 1ª classe	Estações: 2ª classe	Estações: 3ª e 4ª classes	Estações: Total	Numero de: Paradas	Armazens	Abrigos para locomotivas	Abrigos para carros	Rotundas	Officinas	Casas de turma	Caixas de agua	Giradores e triangulos	Chaves: Simples	Chaves: Duplas	Numero de ordem
							Metros		Metros		Metros	Metros		Metros																		
	I — UNIÃO																															
1	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	—	1	66	67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	—	15	—	a) 7	1	1	42	32	13	139	—	—	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	—	2	4	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7	15	26	16	2	—	—	1	—	12	8	—	—	—	—	3
4	Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30,00	—	—	—	1	1	2	4	4	1	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	—	—	37	37	280	253,70	46	342,50	2	77,80	24,30	—	—	—	2	1	7	10	8	6	—	2	1	1	20	7	2	87	—	—	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	—	—	46	46	436	321,20	37	233,00	16	903,00	20,00	—	—	—	1	3	15	19	4	—	—	3	1	1	7	11	5	99	—	—	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	2	—	22	24	263	355,80	46	541,80	—	—	27,70	1	150,00	150,00	4	4	10	18	1	15	—	3	3	1	5	9	5	118	—	—	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	9	4	43	56	854	—	99	—	15	1.110,00	67,00	14	1.719,90	260,00	6	8	7	21	2	86	—	4	1	1	56	13	10	104	10	—	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	1	—	6	7	521	378,05	74	610,91	7	223,05	43,60	2	320,00	220,00	7	2	13	22	—	3	—	2	1	1	36	13	6	111	—	—	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	—	—	26	26	501	320,66	106	749,00	7	285,00	50,00	—	—	—	2	7	16	25	2	13	—	9	—	1	14	13	7	93	—	—	10
11	Great-Western — Ribeirão a Bonito	—	—	4	4	80	88,80	5	43,10	28	122,00	—	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	—	—	1	—	2	—	10	—	—	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	10	1	11	22	324	271,00	21	158,00	119	—	—	—	—	—	1	1	1	3	5	8	—	2	1	1	4	3	3	37	—	—	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60,00	—	—	—	—	1	11	12	1	—	—	2	—	—	4	4	2	12	—	—	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	—	—	51	51	1.461	828,03	135	775,81	16	1.209,65	50,00	3	553,30	262,85	4	6	27	37	16	14	—	9	3	2	71	34	14	226	36	—	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	—	46	45	92	901	684,44	58	347,00	5	627,60	90,00	1	65,00	65,00	1	3	18	22	12	16	—	14	—	1	120	19	7	89	6	—	15
16	Central do Brazil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira	—	2	860	862	3.536	2.739,20	187	1.217,00	30	1.423,00	140,00	10	1.643,10	497,00	10	8	55	73	24	6	17	6	—	6	137	61	37	310	8	—	18
19	Oeste de Minas — bitola 0,75	—	—	56	56	3.186	3.318,01	104	1.079,00	14	710,80	80,00	—	—	—	2	6	33	41	6	7	—	3	1	2	70	26	27	177	—	—	19
19	Oeste de Minas — » 1,00	2	2	5	9	748	1.023,35	42	347,10	8	533,00	62,00	—	—	—	2	2	32	36	5	2	—	1	1	2	45	14	11	53	—	—	
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	—	—	45	45	253	196,90	10	79,00	5	192,50	33,50	—	97,40	97,40	—	—	9	9	3	1	—	1	—	1	24	11	4	44	1	—	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	—	—	17	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	1	—	1	6	2	2	17	1	—	21
22	Paraná	2	—	56	58	1.461	1.092,65	198	1.272,00	47	1.762,32	70,00	14	1.732,50	420,0	10	7	8	25	3	22	—	6	3	1	56	19	13	145	1	—	22
23	D. Thereza Christina	1	5	37	43	239	193,00	27	275,00	16	1.971,00	58,00	—	—	—	1	3	6	10	13	8	—	4	—	1	11	9	5	45	—	—	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	7	8	535	550	6.133	5.875,00	886	5.361,00	262	9.193,00	66,00	1	80,00	80,00	14	19	98	131	37	41	21	7	—	3	218	102	49	934	85	—	24
25	Itapura a Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	3	—	—	4	—	—	25
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)	—	10	33	43	213	319,80	11	71,00	—	—	45,00	—	—	—	—	—	—	3	1	—	—	—	—	—	6	2	2	17	—	—	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																															
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	53	—	8	—	2	—	14,00	—	—	—	—	1	2	3	—	2	—	1	—	1	6	3	2	10	—	—	27
28	Caxias á Cajazeiras	—	1	3	4	122	103,03	11	95,37	1	20,00	20,00	—	—	—	—	3	—	3	3	—	—	1	1	1	7	3	3	25	1	—	28
29	Recife á Limoeiro e ramaes	—	—	11	11	611	517,10	73	435,00	5	370,00	40,00	—	—	—	2	4	22	28	3	31	—	1	1	1	6	13	6	140	1	—	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	—	—	—	—	1.073	774,55	93	1.017,00	16	894,00	290,60	—	—	—	1	2	21	24	3	—	—	1	—	2	55	11	6	65	2	—	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	163	103,80	8	68,00	2	115,00	45,00	—	—	—	—	—	5	5	—	—	—	1	—	1	9	6	3	16	—	—	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	311	311	—	—	—	—	—	—	28,10	—	—	—	4	8	24	36	5	47	—	6	1	1	39	23	11	157			32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	30	30	31	—	13	—	12	—	[illegible]																				33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da B. de Araruama	—	—	15	15	33	3,00	—	—	—	—	42,00	4	350,00	161,00	—	—	10	10	—	—	—	—	—	—	11	7	—	3	24		34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	2	—	—	—	394	434,42	109	497,50	10	613,00	31,00	—	—	—	—	—	—	5	2	—	—	—	—	—	5	5	4	12			35
36	Leopoldina Railway — Sto. Eduardo a Itapemirim	—	—	40	40	225	223,85	30	133,30	8	209,00	36,00	—	—	—	—	2	5	7	3	—	1	1	—	1	10	6	2	14	9		36

a) Para carros e locomotivas.

Numero de ordem	Designação das estradas	Passagens: Superiores	Passagens: Inferiores	Passagens: Nivel	Passagens: Total	Bueiros, pontes e viadutos: De menos de 3m de vão: Numero	De menos de 3m de vão: Abertura total	De 3 a 20m de vão: Numero	De 3 a 20m de vão: Abertura total	De 20 e mais metros de vão: Numero	De 20 e mais metros de vão: Abertura total	Maximo vão livre	Tunneis: Numero	Tunneis: Extensão total entre bocas	Extensão do maior tunnel	Estações: 1a classe	Estações: 2a classe	Estações: 3a e 4a classes	Estações: Total	Numero de: Paradas	Armazens	Abrigos para locomotivas	Abrigos para carros	Rotundas	Officinas	Casas de turma	Caixas d'agua	Giradores e triangulos	Chaves: Simples	Chaves: Duplas	Numero de ordem
							Metros		Metros		Metros	Metros		Metros	Metros																	
37	Leopoldina Railway. Central de Macahé	—	—	8	8	53	61,50	13	53,00	1	36,00	36,00	—	—	—	1	—	3	4	1	—	—	—	—	—	4	3	1	20	—	37
38	Leopoldina Railway. Norte	—	—	55	55	77	99,00	23	171,00	3	132,00	40,00	—	—	—	1	—	12	13	5	8	—	1	—	1	5	6	4	25	1	38
39	Leopoldina Railway. Sul do Espirito Santo	—	—	—	—	—	—	5	63,67	8	303,66	55,00	2	292,00	187,00	—	—	6	6	3	—	—	1	—	1	5	6	4	25	1	39
40	Leopoldina Railway. Caravellas e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
41	Corcovado	—	—	—	—	31	20,00	2	40,00	—	—	20,00	—	—	—	—	1	—	1	4	—	—	1	—	1	1	2	—	2	—	41
42	Rezende á Bocaina	—	—	15	15	95	—	14	—	—	—	8,00	—	—	—	—	—	—	6	1	—	—	1	—	1	1	3	3	12	—	42
43	Bananal	—	—	14	14	57	53,00	3	—	4	80,00	20,00	—	—	—	—	—	4	4	7	2	—	—	—	1	3	3	1	12	—	43
44	Santos a Jundiahy	5	6	24	35	356	245,00	32	177,00	22	2.127,00	75,00	14	1.944,00	594,00	2	5	20	27	—	19	8	3	—	2	33	21	7	975	23	44
45	Sorocabana e Ituana. Capão Bonito a Salto Grande	6	—	124	130	157	104,40	6	49,00	2	110,00	30,00	—	—	—	—	—	—	16	1	8	—	4	—	—	34	20	6	91	—	45
46	Sorocabana e Ituana. Tatuhy a Itararé	3	17	119	139	421	332,15	16	164,10	6	225,00	45,00	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	2	—	—	42	21	5	98	—	46
47	Baurú a Itapura	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	5	10	21	—	—	—	3	—	2	54	12	6	—	—	47
48	Rio Claro	1	9	289	299	487	461,00	30	149,70	2	41,70	20,00	—	—	—	4	2	30	36	—	28	—	5	2	1	48	22	8	281	—	48
49	Mogyana. Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	—	6	147	153	1.036	—	19	303,50	5	677,65	44,50	1	104,00	104,00	4	5	15	24	—	9	—	5	1	1	44	19	7	207	—	49
50	Mogyana. Jaguára a Araguary	—	1	75	76	967	—	17	137,50	3	132,65	41,20	—	—	—	4	—	9	13	9	—	—	4	1	1	48	20	7	81	—	50
51	Quarahim a Itaquy	—	—	18	18	147	174,30	31	171,60	7	1.497,00	68,00	—	—	—	—	1	7	8	6	5	—	2	—	1	7	11	4	57		51
52	S. Paulo-Rio Grande. Itararé a Uruguay	1	103	3	107	2.050	1.340,20	79	482,80	31	1.510,00	100,00	1	—	—	1	3	25	29	9	16	—	7	—	1	37	30	10	82	32	52
53	S. Paulo-Rio Grande. Linha de S. Francisco	—	—	—	—	291	153,10	25	177,00	10	510,00	78,00	—	—	—	2	1	3	6	—	3	—	2	—	1	9	5	3	23	7	53

QUADRO N. 7

Araraquara

Quadro n. 7

ESTAÇÕES, SITUAÇÃO, ALTITUDE E DATA DA INAUGURAÇÃO

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Araraquara	Araraquara	0,000	650,000	Outubro de 1898.
	Cesario Bastos	13,192	700,000	Idem.
	Itaquerê	25,453	682,000	Idem.
	Santa Josepha	31,933	632,000	16 de março de 1899.
	Mattão	41,150	555,000	Idem.
	Dobrada	53,997	532,000	1 de abril de 1901.
	Santa Ernestina	63,471	559,000	Idem.
	Carlos Magalhães	71,912	545,200	7 de dezembro de 1901.
	Taquaratinga	82,250	545,000	Idem.
	Jurema	91,644	540,000	1 de setembro de 1908.
	Icoarana	101,9.5	537,000	22 de fevereiro de 1909.
	Candido Rodrigues	103,160	529,600	1 de setembro de 1908.
	Fernando Prestes	117,112	517,200	22 de fevereiro de 1909.
	Santa Sophia	125,510	600,000	15 de junho de 1909.
	Santa Adelia	131,193	608,000	Idem.
	Pindorama	148,851	502,000	1 de janeiro de 1910.
	Villa Adolpho	159,000	492,000	17 de maio de 1910.
	Ibarra	174,000	482,000	20 de novembro de 1910.
	Ignacio Uchôa	195,000	—	20 de novembro de 1911.
	Cedral	210,000	—	1 de fevereiro de 1912.
	S. José do Rio Preto	228,000	—	10 de junho de 1912.
Ramal de Ibitinga	Santa Josepha	0,000	662,000	16 de março de 1899.
	Toriba	6,067	616,000	8 de janeiro de 1911.
	Cambuhy	17,057	—	12 de agosto de 1911.

Bananal e Central do Brazil

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Saudade	0,000	377,300	3 de agosto de 1883.
anal	Rialto	12,000	—	Idem.
	Tres Barras	22,000	—	Idem.
	Bananal	28,000	—	Idem.
	Central (a)	0,000	5,510	29 de março de 1858.
	S. Diogo	1,607	3,900	20 de março de 1889.
	Lauro Muller	2,336	7,319	15 de maio de 1895.
	S. Christovão	3,439	3,840	2 de setembro de 1859.
	Derby	4,256	7,939	2 de agosto de 1885.
	Mangueira	4,889	11,175	19 de agosto de 1889.
	S. Francisco Xavier	5,887	15,935	16 de maio de 1861.
	Rocha	6,402	11,100	1 de dezembro de 1885.
	Riachuelo	7,068	14,334	—
	Sampaio	7,751	16,590	12 de julho de 1885.
	Engenho Novo	8,606	10,372	29 de março de 1858.
	Meyer	9,407	22,155	13 de maio de 1889.
	Todos os Santos	10,208	23,850	24 de dezembro de 1868.
	Engenho de Dentro	11,291	25,600	10 de dezembro de 1873.
	Encantado	12,151	27,390	15 de abril de 1889.
	Piedade	13,127	31,802	Abril de 1873.
	Dr. Frontin	14,575	40.130	1 de maio de 1899.
	Cascadura	15,416	33.534	29 de março de 1878.
	Madureira	16,500	28,622	15 de junho de 1890.
	D. Clara	17,224	28,730	9 de fevereiro de 1897.
tral do Brazil	Rio das Pedras	18,166	29,004	17 de abril de 1898.
	Deodoro	22,056	16,300	8 de março de 1859.
	R. Albuquerque	24,474	23,069	—
	Anchieta	26,507	19,589	1 de outubro de 1896.
	Jeronymo de Mesquita	31,567	17,167	3 de março de 1894.
	Maxambomba	35,254	25,800	29 » » » 1858.
	Morro Agudo	39,741	27,436	13 de abril de 1897.
	Austin	44,478	42,072	17 de setembro de 1896.
	Queimados	48,258	29,246	29 de março de 1858.
	Belém	64,675	29,913	8 de novembro de 1858.
	Ellison	68,087	83,609	17 de setembro de 1896.
	Oriente	70,944	125,188	16 de junho de 1878.
	Serra	75,393	213,945	Idem.
	Scheid	77,834	252,195	21 de abril de 1893.
	Palmeiras	82,023	326,360	Junho de 1878.
	Rodeio	85,410	336,318	12 de julho de 1863.
	Ottoni	89,696	416,068	1 de maio de 1894.
	Mendes (Parada)	91,861	417,718	2 de fevereiro de 1911.
	Mendes	92,529	413,000	7 de agosto de 1864.
	Engenheiro Morsing	96,110	397,600	1 de maio de 1894.
	Sant'Anna	102,221	362,700	7 de agosto de 1861.
	Barra	108,120	357,330	Idem.

(a) Tronco.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Central do Brazil (Continuação)	Ypiranga	115,495	354,445	13 de abril de 188[illegible]
	Sebastião de Lacerda	124,368	350,520	20 de abril de 18[illegible]
	Barão de Vassouras	128,416	354,400	18 de junho de 18[illegible]
	Jupuranã	132,036	341,045	17 de dezembro de [illegible]
	Concordia	142,570	324,100	12 de abril de 18[illegible]
	Commercio	146,660	320,100	29 de novembro de [illegible]
	Alliança	153,910	312,200	28 de setembro de [illegible]
	Casal	159,034	319,653	1 de outubro de 1[illegible]
	Niemeyer	165,397	314,852	12 de janeiro de 1[illegible]
	Paty	170,084	296,857	5 de maio de 18[illegible]
	Boa Vista	177,621	282,000	5 de julho de 18[illegible]
	Parahyba do Sul	187,060	280,388	11 de agosto de 18[illegible]
	Entre Rios	197,465	273,000	13 de outubro de 1[illegible]
	Fernandes Pinheiro (a)	204,510	336,712	23 de abril de 18[illegible]
	Serraria	212,182	304,640	20 de setembro de [illegible]
	Souza Aguiar	217,000	304,725	8 de novembro de [illegible]
	Parahybuna	225,842	335,400	28 de setembro de [illegible]
	Barra Longa	229,338	349,320	21 de julho de 18[illegible]
	Sobragy	238,249	451,851	31 de outubro de [illegible]
	Barão de Cotegipe	245,306	466,636	5 de novembro de [illegible]
	Mathias Barbosa	252,907	474,788	31 de outubro de [illegible]
	Cedofeita	256,522	545,298	30 de dezembro de [illegible]
	Retiro	266,457	649,700	Idem.
	Juiz de Fóra	275,283	675,500	Idem.
	Mariano Procopio	277,737	677,380	20 de novembro de [illegible]
	Creosotagem	281,764	679,860	—
	Bemfica	288,745	684,620	1 de fevereiro de [illegible]
	Dias Tavares	293,947	693,500	31 de julho de 18[illegible]
	Chapéo d'Uvas	303,375	704,682	1 de fevereiro de [illegible]
	Ewbank	310,170	776,600	12 de outubro de [illegible]
	Sergio de Macedo	317,494	—	—
	Palmyra	324,175	837,442	1 de fevereiro de [illegible]
	Mantiqueira	337,280	878,775	10 de junho de 18[illegible]
	Rocha Dias	344,500	993,500	17 de setembro de [illegible]
	João Ayres	351,500	1.115,500	16 de junho de 18[illegible]
	Sitio (b)	364,000	1.010,000	21 de março de 18[illegible]
	Registro	368,000	1.039,200	15 de agosto de 1[illegible]
	Barbacena	378,000	1.120,000	27 de junho de 18[illegible]
	Sanatorio	380,000	1.111,000	1 de dezembro de [illegible]
	A. Vasconcellos	389,300	1.052,500	1 de fevereiro de [illegible]
	Resaquinha	402,700	1.104,000	12 de abril de 18[illegible]
	Hermillo Alves	411,000	1.117,500	2 de março de 18[illegible]
	Carandahy	419,500	1.057,500	28 de outubro de [illegible]
	Herculano Penna	424,500	1.106,300	23 » » » [illegible]
	Pedra do Sino	429,600	1.002,800	19 de maio de 18[illegible]
	Christiano Ottoni	438,400	988,800	15 de dezembro de [illegible]

(a) Posição da linha divisoria dos Estados de Minas e Rio: Kilometro 299,833.
(b) Entroncamento da Estrada de Ferro Oéste de Minas.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Central do Brazil (Continuação)	Buarque de Macedo	449,800	978,500	15 de dezembro de 1883.
	Lafayette	462,300	931,700	Idem.
	Gagé	473,212	839,748	6 de maio de 1899.
	Congonhas	479,412	835,733	25 de agosto de 1886.
	Lobo Leite	482,741	891,823	—
	Chrockatt	491,439	1.013,425	3 de novembro de 1897.
	Miguel Burnier	497,931	1.126,113	16 de julho de 1887.
	Engenheiro Corroia	509,503	975,303	1 de dezembro de 1896.
	Itabyra do Campo	523,534	848,143	16 de julho de 1887.
	Esperança	527,706	840,586	—
	Aguiar Moreira	535,867	786,136	31 de janeiro de 1898.
	Rio Acima	550,692	739,356	1 de junho de 1890.
	Raposos	570,814	715,536	13 de fevereiro de 1891.
	Sabará (a)	582,424	704,536	Idem.
	General Carneiro	590,310	694,536	1 de fevereiro de 1895.
	C. Eduardo	601,824	694,535	—
	Rio das Velhas	610,381	680,536	6 de abril de 1893.
	Kilometro 618	617,491	682,431	—
	Vespasiano	627,292	680,736	6 de novembro de 1894.
	Nova Granja	632,410	690,068	—
	Dr. Lund	642,504	691,005	3 de maio de 1898.
	Pedro Leopoldo	648,022	698,034	17 de junho de 1895.
	Mattosinhos	658,430	743,000	31 de agosto de 1895.
	Prudente de Moraes	672,000	773,736	14 de setembro de 1896.
	Sete Lagôas	684,335	771,235	Idem.
	Silva Xavier	705,279	763,436	20 de fevereiro de 1899.
	Tabocas	714,330	683,100	28 de novembro de 1903.
	Araçá	728,546	702,100	Idem.
	Cordisburgo	743,467	664,000	5 de agosto de 1904.
	Maquiné	764,077	671,030	Idem.
	Mascarenhas	769,740	735,000	—
	Gustavo da Silveira	787,117	665,000	5 de agosto de 1904.
	Curvello	797,297	632,900	Idem.
	Tamboril	812,000	580,820	28 de outubro de 1903.
	Csorio	829,631	682,304	Idem.
	Curralinho	852,174	607,571	Idem.
	Contria	875,021	586,508	Idem.
	Beltrão	891,288	510,400	26 de fevereiro de 1908.
	Lassance	918,989	520,535	Idem.
	Porto Faria	939,799	500,479	1 de fevereiro de 1910.
	Varzea de Palmas	932,575	498,378	Idem.
	Buritys	976,296	488,928	28 de maio de 1910.
	Pirapora	1.015,940	472,030	Idem.
Ramal da Gambôa	Central	0,000	4,935	29 de março de 1898.
	Maritima	1,303	4,500	25 de outubro de 1830.
Ramal de Santa Barbara	Sabará	0,000	704,536	13 de fevereiro de 1891.

(a) Entroncamento do Ramal de Santa Barbara.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Santa Barbara	Caeté	25,998	935,116	11 de setembro de 1914.
	Rancho Novo	33.908	—	12 de novembro de 19[illegible]
	Santa Barbara	76,613	—	1 de março de 1912.
Ramal de Matadouro	Deodoro	0,000	16,300	8 de março de 1890.
	Villa Militar	2,208	20,960	—
	Realengo	5,310	32,314	2 de dezembro de 187[illegible]
	Bangú	9,033	40,430	1 de maio de 1890.
	Santissimo	13,827	47,455	23 de novembro de 18[illegible]
	Campo Grande	19,565	26,000	2 de dezembro de 187[illegible]
	Paciencia	27,027	20,865	1 de junho de 187[illegible]
	Santa Cruz	32,718	8,782	2 de dezembro de 187[illegible]
	Matadouro	34,000	5,200	1 de janeiro de 188[illegible]
Ramal de Macacos	Antas	0,000	29,913	1 de agosto de 188[illegible]
	Macacos	2,366	42,900	Idem.
Ramal de S. Paulo	Barra	108,120	357,300	7 de agosto de 188[illegible]
	Santa Cecilia	112,412	—	—
	Vargem Alegre	121,785	364,000	20 de janeiro de 18[illegible]
	Pinheiro	130,078	365,585	25 de março de 18[illegible]
	Rademaker	138,233	374,700	1 de novembro de 188[illegible]
	Volta Redonda	144,349	374,200	16 de setembro de 18[illegible]
	Barra Mansa	153,900	376,000	Idem.
	Saudade	156,337	377,800	8 de agosto de 188[illegible]
	Pombal	164,013	380,600	24 de setembro de 18[illegible]
	Floriano	172,760	387,000	10 de agosto de 187[illegible]
	Bulhões	179,803	397,890	15 de outubro de 18[illegible]
	Suruby (a)	188,708	397,230	Dezembro de 1873.
	Rezende	190,598	394,600	8 de fevereiro de 1[illegible]
	Marechal Jardim	197,608	399,230	8 de março de 188[illegible]
	Campo Belle	203,543	407,640	23 de março de 187[illegible]
	Itatiaya	210,890	446,000	2 de janeiro de 188[illegible]
	Engenheiro Passos (b)	216,339	465,872	30 de junho de 187[illegible]
	Queluz	227,846	470,870	18 de julho de 187[illegible]
	Villa Queimada	235,575	484,610	1 de setembro de 18[illegible]
	Lavrinhas	245,700	507,842	12 de outubro de 18[illegible]
	Cruzeiro (c)	252,155	514,012	4 de setembro de 18[illegible]
	Embahú	259,028	510,819	—
	Cachoeira	265,278	520,490	20 de julho de 1875.
	Cannas	272,003	537,590	25 de setembro de 1[illegible]
	Lorena	280,381	537,600	8 de julho de 1877.
	Guaratinguetá	293,070	527,000	Idem.
	Apparecida	297,880	554,000	Idem.
	Roseira	308,430	544,030	27 de março de 187[illegible]
	Moreira Cesar	314,835	554,830	15 de julho de 1893.
	Pindamonhangaba	325,700	552,230	18 de janeiro de 187[illegible]
	Andrade Pinto	336,077	561,830	31 de janeiro de 188[illegible]

(a) Entroncamento da E. F. de Rezende á Bocaina.
(b) Posição da linha divisoria dos Estados de S. Paulo e Rio: *Kilometro 219,416.*
(c) Entroncamento da E. F. Minas e Rio.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
[illegible]mal de S. Paulo (Continuação)	Taubaté	342,320	536,027	27 de dezembro de 1876.
	Quiririm	350,820	553,077	Idem.
	Caçapava	358,742	562,027	1 de outubro de 1876.
	Eugenio de Mello	374,049	556,062	22 de março de 1898.
	S. José dos Campos	387,026	594,027	1 de agosto de 1876.
	Limoeiro	393,8[illegible]8	581,[illegible]88	5 de outubro de 1891.
	Jacarehy	404,332	583,053	2 de julho de 1876.
	Bom Jesus	412,537	590,040	5 de agosto de 1894.
	Kilometro 418	418,196	—	—
	Guararema	423,659	595,015	2 de julho de 1876.
	Sabauna	434,561	680,040	1 de janeiro de 1893.
	Mogy das Cruzes	447,331	761,127	6 de dezembro de 1875.
	Suzano	459,375	757,100	Idem.
	Poá	463,334	761,100	Idem.
	Lageado	471,914	774,336	Idem.
	Itaquera	472,080	767,990	Idem.
	Guayanna	488,393	751,490	2 de agosto de 1891.
	Penha	489,573	745,190	6 de novembro de 1875.
	Norte	496,312	719,000	Idem.
[illegible]mal de Porto Novo	Entre Rios (a)	197,669	272,800	13 de outubro de 1867.
	Santa Fé	205,666	264,800	27 de junho de 1869.
	Penha Longa	212,480	305,100	9 de junho de 1887.
	Chiador (b)	216,833	285,282	27 de junho de 1869.
	Anta	224,439	243,643	2 de dezembro de 1875.
	Sapucaia (c)	233,710	244,588	20 de janeiro de 1871.
	Benjamin Constant	240,703	133,691	6 de agosto de 1871.
	Teixeira Soares	245,182	169,360	13 de maio de 1897
	Simplicio	250,206	152,549	2 de agosto de 1871.
	Porto Novo	261,433	143,304	Idem.
[illegible]mal de Ouro Preto	Miguel Burnier	497,931	1.126,143	—
	Usina	501,165	1.149,318	—
	Kilometro 508	507,6[illegible]9	1.240,741	—
	Hargreaves	514,890	1.338,333	1 de outubro de 1896.
	Rodrigo Silva	520,788	1.278,556	1 de janeiro de 1888.
	Tripuhy	531,183	1.071,212	—
	Ouro Preto	540,236	1.060,885	1 de janeiro de 1888.
[illegible]mal de Bello Horizonte	General Carneiro	590,310	694,536	1 de fevereiro de 1895
	Marzagão	592,561	776,248	—
	Freitas	593,706	803,801	—
	Bello Horizonte	604,653	836,638	7 de setembro de 1895
[illegible]ha Auxiliar	Central	0,000	4,965	7 de janeiro de 1902.
	Lauro Muller	2,366	7,500	—
	S. Christovão	3,542	4,591	—
	Mangueira	4,831	11,010	28 de março de 1898.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio e Minas: Kilometro 201,635. (Rio Parahybuna.)
(b) Idem: Kilometro 223,300. (Rio Parahyba.)
(Idem: c) Kilometro 234,151. (Idem.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Linha Auxiliar. . . . . (*Continuação*)	Jockey-Club.	6,600	5,413	—
	Heredia de Sá	7,930	4,719	—
	Vieira Fazenda.	8,501	3,520	—
	Del Castillo.	10,187	15,384	—
	Cintra Vidal	12,593	19,214	—
	Terra Nova	13,285	24,300	—
	Thomaz Coelho.	14,562	24,455	—
	Cavalcante.	15,939	33,553	—
	Engenheiro Leal.	16,901	41,563	—
	Eduardo de Araujo.	17,679	38,136	—
	Inhaúmá	19,822	17,539	—
	Honorio Gurgel.	21,742	14,056	—
	Costa Barros.	25,403	18,522	28 de março de 1936.
	Thomazinho	28,758	19,113	Idem.
	Andrade de Araujo.	33,418	11,818	Idem.
	Ambahy	41,900	22,700	Idem.
	Santa Rita	44,042	30,197	Idem.
	S. José (parada)	45,722	26,435	Idem.
	Carlos Sampaio.	50,041	49,302	Idem.
	Aljezur (parada).	57,522	28,935	Idem.
	Theophilo Cunha.	62,722	36,029	Idem.
	Belém	69,947	29,921	Idem
	Paes Leme.	82,530	47,693	Idem.
	Sertão	87,993	61,200	Idem.
	Bomfim.	94,916	155,500	Idem.
	Vera Cruz	104,646	398,000	Idem.
	Conrado Niemeyer	108,519	499,200	Idem.
	Governador Portella. . . .	113,952	634,900	Idem.
	Barão de Javary	115,930	627,100	Idem.
	Estiva	118,436	611,700	Idem.
	Monte Alegre.	121,914	505,100	Idem

Central do Rio Grande do Norte, Corcovado, Dourado, Funilense e Goyaz

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
entral do Rio Grande do Norte	Natal	0,000	2,850	13 de junho de 1906.
	Igapó (Parada)	4,000	2,350	Idem.
	Extremoz (Parada)	16,000	41,350	Idem.
	Ceará-mirim	23,811	11,850	Idem.
	Itapassaroca (Parada)	45,450	47,450	15 de novembro de 1906.
	Taipú	56,000	41,850	15 » » » 1907.
	Baixa Verde	83,554	62,000	12 de outubro de 1910.
	Cardoso (Parada)	100,994	—	4 de setembro de 1911.
orcovado	Cosme Velho	0,000	38,800	1 de julho de 1885.
	Morro do Inglez	0,700	111,200	Idem.
	Sylvestre	1,270	254,600	Idem.
	Paineiras	2,750	465,000	Idem.
	Corcovado	3,840	667,800	Idem.
ourado	Ribeirão Bonito	0,000	588,000	outubro de 1900.
	Sampaio Vidal	13,000	516,500	1 de janeiro de 1911.
	Trabijú	19,000	533,300	9 de maio de 1903.
	Pedro Alexandrino	41,000	561,000	2 de junho de 1910.
	Bocaina	50,000	615,200	Idem.
	Izar	57,000	582,000	1 de janeiro de 1911.
	Taboca	66,000	551,000	Idem.
	Santa Eulalia	72,000	524,000	Idem.
	Barirý	82,000	433,000	Idem.
	Ribeirão Bonito	0,000	588,000	outubro de 1900.
	Ferraz Salles	11,000	—	Idem.
	Dourado	20,000	—	dezembro de 1900.
	Santa Clara	27,000	—	9 de maio de 1903.
	Trabijú	34,000	—	Idem.
	Boa Esperança	42,000	—	Idem.
	Java	50,000	567,500	20 de agosto de 1908.
	Ponte Alta	59,000	525,000	Idem.
	Gavião Peixoto	71,000	—	1 de abril de 1908.
	Nova Paulicéa	77,000	—	1 de outubro de 1908.
	Nova Europa	85,000	—	Idem.
	Tabatinga	103,000	—	15 de janeiro de 1909.
	Ibitinga	124,000	—	14 de novembro de 1910.
amal de Jahú	Porto Rangel	0,000	—	1 de maio de 1912.
	Moraes Barros	5,000	—	Idem.
	Bica da Pedra	19,000	—	Idem.
ullense	Carlos Botelho (Campinas)	0,000	668,300	21 de junho de 1908.
	Guanabara	2,000	668,300	Idem.
	Barão Geraldo	10,000	—	1 de janeiro de 1910.
	José Paulino	23,000	—	—
	Engenho	25,000	—	—
	Cosmopolis	43,000	—	14 de setembro de 1899.
	Arthur Nogueira	52,000	644,167	21 de junho de 1908.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Funilense. . . . . (*Continuação*)	Guaiquica	66,000	—	1 de novembro de 1911.
	Xadrez.	74,000	—	2 de julho de 1912.
	Engenheiro Coelho.	87,000	—	Idem.
Goyaz (Linha Tronco)	Formiga.	0,000	806,000	—
	Arcos	30,317	749,600	20 de abril de 1908.
	S. Miguel.	50,360	612,600	25 de setembro de 1908.
	Porto Real	61,340	606,100	19 de dezembro de 1908.
	Franklin Sampaio	81,706	625,600	30 de dezembro de 1908.
	Sambuhy.	113,176	659,300	1 de maio de 1910.
	Perdição	134,297	630,000	15 de maio de 1911.
	Tigre	150,551	658,000	28 de setembro de 1911.
	Cambuhy.	162,324	806,000	1 de outubro de 1912.
	Urubú	173,348	494,000	Idem.
Ramal de Araguary.	Araguary (a)	0,000	930,300	28 de setembro de 1911.
	Araguary	0,121	930,330	Idem.
	Amanhece	14,930	912,700	Idem.
	Engenheiro Bethout	52,338	506,900	Idem.

(a) A origem ou zero é o ponto em que se faz a ligação desta linha com a da Companhia Mogyana.

Compagnie Auxiliaire

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			metros	
Compagnie Auxiliaire: Porto Alegre a Uruguayana	Porto Alegre	388,625	5,200	14 de abril de 1874.
	Navegantes	385,369	5,200	Idem.
	Gravatahy	383,225	5,360	Idem.
	Canôas	374,423	20,540	Idem.
	Sapucaia	362,486	32,260	Idem.
	S. Leopoldo	355,507	10,420	Idem.
	Neustadt	353,368	9,260	Idem.
	Portão	340,415	46,460	2 de julho de 1900.
	Capella	331,433	38,410	Idem.
	Parecy	324,652	39,360	Idem.
	Montenegro	312,257	13,860	Idem.
	Fortaleza	300,140	33,060	10 de maio de 1910.
	Gil	286,342	41,360	Idem.
	Barreto	270,412	15,360	Idem.
	Ligação	259,845	23,930	28 de janeiro de 1911.
	Santo Amaro	242,616	13,910	7 de março de 1883.
	Monte Alegre	223,423	16,510	Idem.
	João Rodrigues	205,822	16,410	Idem.
	Couto	184,202	29,190	Idem.
	Rio Pardo	150,709	21,690	Idem
	Pederneiras	161,399	22,590	Idem.
	Boxiga	138,209	27,590	Idem.
	Cachoeira	114,566	70,480	Idem.
	Ferreira	100,595	32,610	13 de outubro de 1885
	Jacahy	79,712	32,450	Idem.
	Estiva	65,053	39,650	Idem.
	Restinga Secca	50,733	41,430	Idem.
	Arroio do Só	29,575	59,030	Idem.
	Colonia	11,842	76,780	Idem.
	Santa Maria	0,000	113,390	Idem.
	Cauabarro	21,903	130,790	23 de dezembro de 1890
	S. Pedro	44,153	107,390	Idem.
	S. Lucas	67,903	95,390	Idem.
	Umbú	91,559	90,390	Idem.
	Cacequy	112,892	89,090	Idem.
	Entroncamento	123,300	86,630	15 de novembro de 1909.
	Saycan	125,906	87,250	22 de novembro de 1907.
	Itapevy	145,152	85,000	Idem.
	Jacaquá	165,121	80,400	Idem.
	Tigre	188,477	78,000	Idem.
	Passo Novo	202,146	82,200	Idem.
	Palma	210,790	131,000	Idem.
	Alegrete	231,795	92,400	Idem.
	Capivary	247,737	123,000	21 de dezembro de 1907.
	Inhanduhy	259,841	94,300	Idem.
	Guassú-Boi	273,702	116,800	Idem.
	Ibirocay	301,441	75,400	Idem.
	Touro Passo	311,639	121,600	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Porto Alegre a Uruguayana (*Continuação*)	Carumbé	334,317	115,000	24 de dezembro de 189[illegible]
	Pindahy-mi im	351,037	73,600	Idem.
	Uruguayana	373,660	74,400	Idem.
Cacequy a Rio Grande	Cacequy	0,000	89,090	24 de agosto de 189[illegible]
	Azevedo Sodré	32,748	101,430	Idem.
	Bella Vista	65,742	149,690	Idem.
	S. Gabriel	77,093	108,780	Idem.
	Vaccacahy	91,260	107,380	8 de outubro de 190[illegible]
	Suspiro	113,618	160,980	Idem.
	Ibaré	134,806	192,900	Idem.
	Tres Estradas	154,291	358,470	Idem.
	S. Sebastião	159,378	351,260	3 de dezembro de 18[illegible]
	Bagé	207,085	209,000	2 de dezembro de 18[illegible]
	Rio Negro	231,307	181,330	Idem.
	Santa Rosa	246,841	191,750	Idem.
	Candiota	261,826	191,830	Idem.
	Pedras Altas	293,431	3[illegible]7,620	Idem.
	Nascente	307,912	188,510	Idem.
	Cerro Chato	333,815	99,210	Idem.
	Basilio	363,216	50,350	Idem.
	Piratiny	385,866	27,040	Idem.
	Cerrito	393,968	25,590	Idem.
	Passo das Pedras	403,289	28,830	Idem.
	Capão do Leão	420,072	27,110	Idem.
	Theodorio	422,389	17,189	Idem.
	Pelotas	434,829	3,540	Idem.
	Povo Novo	454,285	14,900	Idem.
	Quinta	470,183	6,830	Idem.
	Junção	482,631	2,830	Idem.
	Rio Grande	486,521	3,030	Idem.
	Maritima	489,376	2,200	Idem.
Costa do Mar	Junção	0,000	2,830	2 de dezembro de 188[illegible]
	Vieira	5,976	2,590	Janeiro de 1899.
	Senandes	12,276	2,360	Idem.
	Bolacha	14,276	2,280	Idem.
	Villa Siqueira	16,566	2,200	Idem.
Couto á Santa Cruz	Couto	0,000	29,190	15 de novembro de 190[illegible]
	Santa Cruz	31,099	47,690	Idem.
Neustadt á Taquara	Neustadt	0,000	9,260	15 de agosto de 1903.
	Novo Hamburgo	7,466	27,330	Idem.
	Hamburg-Berg	10,275	57,830	Idem.
	Campo Bom	17,147	23,080	Idem.
	Sapyrangu	26,785	32,390	Idem.
	Amaral Ribeiro	30,601	52,080	Idem.
	Nova Palmeira	34,913	41,880	Idem.
	Campo Vicente	39,419	33,570	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Neustadt á Taquara (*Continuação*)	Parobé	47,419	47,250	15 de agosto de 1903.
	Taquara	53,115	28,850	Idem.
S. João do Montenegro a Caxias	Montenegro	0,000	13,860	2 de julho de 1909.
	Cafundó	9,908	18,000	Idem.
	Victoria	16,004	27,000	Idem.
	Maratá	19,396	27,000	Idem.
	Esperança	27,339	159,000	1 de dezembro de 1909.
	Linha Bonita	38,127	371,280	Idem.
	S. Salvador	45,756	486,000	Idem.
	Barão	59,070	650,000	Idem.
	Carlos Barbosa	71,940	679,000	27 dezembro de 1909.
	Nova Sardenha	86,774	701,700	13 de maio de 1910.
	Nova Vicenza	95,666	763,040	Idem.
	Forqueta	102,870	768,000	31 de maio de 1910.
	Caxias	115,800	759,000	Idem.
Saycan á Sant'Anna do Livramento	Entroncamento	0,000	86,630	15 de novembro de 1909.
	S. Simão	10,565	89,080	Idem.
	Corte	31,415	94,180	Idem.
	Rosario	48,371	114,080	Idem.
	Guará	70,458	113,280	30 de outubro de 1910.
	Santa Rita	88,230	167,480	15 de junho de 1910.
	Porteirinha	111,619	126,020	30 de agosto de 1910.
	Palomas	135,006	185,620	3 de outubro de 1910.
	Sant'Anna	156,306	183,820	30 de outubro de 1910.
Santa Maria a Uruguay	Santa Maria	0,000	113,390	20 de novembro de 1894.
	Pinhal	18,400	462,810	Idem.
	Philippson	27,900	462,210	Idem.
	Val de Serra	35,533	492,810	Idem.
	Taquarembó	50,328	501,810	Idem.
	Julio de Castilhos	72,864	503,810	Idem.
	Tupaceretan	98,615	458,410	Idem.
	Espinilho	128,376	420,430	Idem.
	Cruz Alta	141,420	468,410	Idem.
	Lagoão	182,890	486,610	31 de maio de 1897.
	Porongos	208,488	501,010	Idem.
	Santa Barbara	226,093	524,010	Idem.
	Pinheiro Marcado	261,511	544,010	Idem.
	S. Bento	286,000	563,010	15 de novembro de 1897.
	Carázinho	300,790	592,130	Idem.
	Pulador	329,940	597,050	31 de janeiro de 1898.
	Passo Fundo	355,435	670,210	Idem.
	Coxilha	381,736	696,610	3 de maio de 1910.
	Sertão	401,991	731,510	Idem.
	Erechim	411,979	759,040	Idem.
	Erebango	421,954	761,060	Idem.
	Capo-Erê	439,401	779,020	Idem.
	Paiol Grande	461,433	786,060	30 de agosto de 1910.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Santa Maria á Uruguay	Baliza	480,838	728,600	30 de agosto de 1891.
	Barro	493,415	755,750	Idem.
	Viaductos	505,288	537,180	25 de outubro de 1891.
	Cannavial	518,766	428,920	Idem.
	Marcellino Ramos	534,383	363,620	Idem.

Great Western

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
	Jaraguá	0,000	3,300	2 de dezembro de 1884
	Maceió	2,500	4,500	Idem.
	Bebedouro	8,500	3,000	Idem.
	Fernão Velho	14,600	4,650	Idem.
	Satuba	19,500	5,500	Idem.
	Utinga	26,500	12,000	Idem.
	Cachoeira	32,000	13,000	Idem.
	Rio Largo	34,000	42,000	Idem.
	Lourenço de Albuquerque	(a) 35,000	46,000	Idem.
	Bom Jardim	44,800	65,500	Idem.
	Itamaracá	53,500	71,000	Idem.
	Muricy	64,300	83,000	Idem
	Nicho	71,000	89,000	Idem.
...ral de Alagôas, Ramal de Viçosa e prolongamento	Branquinha	75,000	103,000	Idem.
	União	88,000	146,700	Idem.
	Urupema	47,200	108,600	24 de dezembro de 1891.
	Bittencourt	55,000	148,800	Idem.
	Atalaia	61,000	58,000	Idem.
	Estrada Branca	68,000	64,000	Idem.
	Capella	73,700	78,600	Idem.
	Euclides Malta	83,500	108,000	Idem.
	Gamelleira	87,900	120,000	Idem.
	Viçosa	97,000	214,900	Idem.
	Annel	106,408	247,000	20 de dezembro de 1911.
	Pau'o Jacintho	117,918	274,700	19 de maio de 1912.
	Quebrangulo	137,990	342,000	14 de dezembro de 1912.
	Parada	141,039	—	29 de dezembro de 1912.
	Central (Recife)	0,000	2,400	25 de março de 1885.
	Afogados	3,073	3,800	1 de janeiro de 1900.
	Areias	6,552	5,000	1 de maio de 1891.
	Tigipió	8,794	11,100	25 de março de 1885.
	Soccorro	14,375	33,000	Idem.
	Jaboatão	16,426	45,000	Idem.
	Morenos	27,353	85,000	15 de agosto de 1885.
	Tapéra	33,265	155,000	10 de novembro de 1885.
	Victoria	50,970	140,000	9 de janeiro de 1886.
...al de Pernambuco	F. Glycerio	64,100	190,900	8 de maio de 1886.
	Russinha	72,075	293,000	24 de agosto de 1887.
	Gravatá	89,210	448,400	4 de janeiro de 1894.
	Bezerros	111,660	459,000	1 de dezembro de 1895.
	Gonçalves Ferreira	127,000	509,100	Idem.
	Caruaré	139,100	537,700	Idem.
	S. Caetano	161,000	548,600	Idem.
	Antonio Olyntho	179,900	565,000	25 de dezembro de 1896.
	Bello Jardim	195,765	603,800	2 de fevereiro de 1906.
	Sanharó	212,056	648,000	1 de novembro de 1906.

(a) Entroncamento do ramal de Viçosa.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Central de Pernambuco (Continuação)	Pesqueira	228,383	636,000	6 de fevereiro de 19[illegible]
	Ipanema	241,406	559,600	15 de dezembro de 19[illegible]
	Mimoso	251,386	630,040	19 de maio de 1911.
	Kilometro 259	258,606	—	27 de dezembro de 19[illegible]
	Barão do Rio Branco	269,268	664,500	13 de maio de 1912.
Conde d'Eu (Cabedello ao Pilar)	Molhe de Cabedello	0,000	2,500	25 de março de 188[illegible]
	Cabedello	0,708	3,000	Idem.
	Jacaré	9,600	3,400	Idem.
	Parahyba	18,708	10,000	7 de setembro de 18[illegible]
	Fabrica de Tecidos	28,300	12,000	Idem.
	Santa Rita	30,150	10,000	Idem.
	Engenho Central	32,960	19,000	Idem.
	Reis	37,833	17,400	Idem
	Espirito Santo	44,207	18,400	Idem.
	Entroncamento	50,198	24,700	Idem.
	Coitézeiras	64,918	32,000	28 de dezembro de 1[illegible]
	Pilar	74,339	36,200	Idem.
Entroncamento a Grossos	Entroncamento	0,000	24,700	7 de setembro de 18[illegible]
	Cobé	4,407	37,000	Idem.
	Sapé	13,821	124,040	Idem.
	Araçá	21,257	144,740	Idem.
	Páo Ferro	33,983	91,150	Idem.
	Mulungú	43,899	88,020	Idem.
	Cachoeira	61,012	81,010	5 de julho de 18[illegible]
	Independencia	66,279	87,400	Idem.
	Itamatahy	72,816	95,200	1 de julho de 19[illegible]
	Pirpirituba	78,814	102,000	20 de dezembro d[illegible]
	Grossos	82,573	—	Idem.
Ramal de Alagôa Grande	Mulungú	0,000	88,020	7 de setembro de 1[illegible]
	Bastiões	12,923	111,000	1 de julho de 190[illegible]
	Alagôa Grande	23,155	133,077	Idem.
Natal a Itamatahy	Natal	0,000	14,500	28 de setembro de 1[illegible]
	Pitimbú	12,400	21,500	Idem.
	Cajupiranga	23,150	63,500	Idem.
	S. José (Alto)	37,950	9,500	Idem.
	S. José (Baixo)	40,800	6,500	Idem.
	Sapé	45,150	10,000	31 de outubro de 1[illegible]
	Baldhum	51,020	6,500	Idem.
	Estivas	60,000	13,000	Idem.
	Goyaninha	63,500	34,300	Idem.
	Penha	80,300	40,000	Idem.
	Pequery	86,700	19,500	Idem.
	Villa Nova	92,000	82,500	Idem.
	Montanhas	101,800	74,000	Idem.
	Nova Cruz (a)	120,600	123,000	10 de abril de 19[illegible]

(a) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio Grande do Norte e Parahyba : Kilometro 122,220.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
[illegible]al a Itamatahy (Continuação)	Caiçara	138,231	150,200	1 de janeiro de 1904.
	Serra da Raiz	148,016	134,000	Idem.
	Sertãosinho	155,970	89,800	Idem.
	Itamatahy	164,660	96,200	Idem.
[illegible]ulo Affonso	Piranhas	0,000	46,500	25 de fevereiro de 1881.
	Olhos d'Agua	27,847	250,000	Idem.
	Talhado	40,804	285,000	10 de julho de 1882.
	Pedra	54,446	254,000	Idem.
	Sinimbú	69,939	299,600	2 de agosto de 1882.
	Moxotó	83,736	277,600	Idem.
	Quixaba (a)	101,232	323,050	9 de julho de 1883.
	Jatobá	115,136	293,500	2 de agosto de 1883.
[illegible]cife a S. Francisco	Cinco Pontas	0,000	2,043	9 de fevereiro de 1858.
	Afogados	2,768	4,023	Idem.
	Bôa Viagem	8,724	7,075	Idem.
	Prazeres	12,275	9,080	Idem.
	Pontesinha	20,468	2,520	Idem.
	Ilha	24,225	2,010	Idem.
	Cabo	31,511	13,030	Idem.
	Ipojuca	38,307	53,050	3 de novembro de 1880.
	Olinda	45,035	98,050	Idem.
	Timbó-Assú	51,830	96,000	Idem.
	Escada	57,071	92,044	Idem.
	Limoeiro	63,940	99,060	13 de maio de 1862.
	Frecheiras	70,149	124,087	Idem.
	Aripibú	78,291	119,070	Idem.
	Ribeirão	86,876	95,060	Idem.
	Gameleira	95,783	90,050	Idem.
	Cuyambuca	104,020	94,040	7 de junho de 1862.
	Agua Preta	113,610	142,086	Idem.
	Una	124,739	120,000	30 de novembro de 1862.
[illegible]cife ao Pilar	Brum (Recife)	0,000	2,300	26 de outubro de 1881.
	Encruzilhada	3,150	5,130	Idem.
	Arrayal	6,550	10,330	Idem.
	Macacos	13,750	48,330	Idem.
	Camaragibe	18,370	36,330	Idem.
	S. Lourenço	25,185	32,330	Idem.
	Tiuma	30,120	45,330	Idem.
	Mussurépe	38,000	55,030	Idem.
	S. Severino	45,600	60,500	Idem.
	Pau d'Alho	48,822	70,630	Idem.
	Carpina (Floresta dos Leões)	59,875	183,730	20 de fevereiro de 1882.
	Tracunhaém	67,213	90,830	15 de setembro de 1882.
	Nazareth	72,944	53,930	Idem.
	Lagôa Secca	84,144	47,330	Idem.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados de Pernambuco e Alagôas : Kilometro 101,374, a partir de Una.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Recife ao Pilar (*Continuação*)	Baraúna	91,244	74,730	1 de janeiro de 1883.
	Alliança	97,244	69,330	Idem.
	Pureza	107,000	71,330	Idem.
	Timbaúba	117,954	101,930	8 de fevereiro de 1884.
	Rosa e Silva	129,530	177,070	2 de julho de 1900.
	Itabayana	143,532	44,000	5 de janeiro de 1901.
	Pilar	157,134	34,200	28 de dezembro de 18[illegible]
Ramal do Limoeiro	Carpina (Floresta dos Leões)	0,000	183,730	20 de fevereiro de 18[illegible]
	Lagôa do Carro	6,810	126,930	Idem.
	Campo Grande	13,705	142,830	Idem.
	Limoeiro	23,086	133,130	Idem.
	Itabayna	0,000	44,000	5 de janeiro de 190[illegible]
Ramal de Campina Grande	Lauro Muller	5,359	50,125	2 de outubro de 190[illegible]
	Mogerio	20,550	127,130	Idem.
	Ingá	37,434	144,050	Idem.
	Galante	59,279	373,000	Idem.
	Campina Grande	80,196	805,090	Idem.
Ribeirão a Cortez	Ribeirão	0,000	95,6[illegible]0	1 de julho de 1906.
	Caxangá	8,697	112,410	Idem.
	Progresso	12,599	139,700	Idem.
	Linda Flôr	13,315	187,580	Idem.
	Ilha de Flores	22,108	194,900	Idem.
	Cortez	28,057	305,800	Idem.
Sul de Pernambuco	Una	0,000	118,715	2 de dezembro de 18[illegible]
	Pirangy	5,045	120,000	25 de agosto de 18[illegible]
	Boa Sorte	8,848	123,000	Idem.
	Catende	17,702	153,000	2 de dezembro de 18[illegible]
	Junqueira	31,040	185,000	28 de junho de 1883.
	Colonia	33,588	189,000	11 de janeiro de 188[illegible]
	Marayal	39,083	245,600	Idem.
	Florestal	43,125	246,710	1 de dezembro de 18[illegible]
	Barra	49,085	296,000	7 de junho de 1884.
	Pery-Pery	53,405	308,000	15 de junho de 1883.
	S. Benedicto	58,982	308,600	7 de junho de 1884
	Quipapá	72,653	427,473	15 de janeiro de 188[illegible]
	Agua Branca	84,923	533,430	Idem.
	Glycerio	89,733	529,192	13 de maio de 1891.
	Canhotinho	103,250	432,273	15 de janeiro de 188[illegible]
	Segismundo Gonçalves	118,060	647,300	19 de junho de 1887.
	S. João	128,783	639,960	2 de julho de 1887.
	Garanhuns	146,420	860,300	28 de setembro de 18[illegible]
Ramal de União	Glycerio	0,000	529,192	13 de maio de 1891.
	Agua Vermelha	6,740	384,690	Idem.
	Serra Grande	16,130	275,000	Idem.
	Lago	21,960	230,760	Idem.
	Barra do Canhoto	37,699	110,348	Idem.
	União	47,488	116,760	Idem.

Leopoldina Railway

Linhas fiscalizadas pela Inspectoria Federal das Estradas

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Leopoldina Railway Company	Porto Novo	0,000	154,334	8 de outubro de 1874.
	S. José	2,647	152,834	Idem.
	Mello Barreto (a)	7,524	137,550	20 de abril de 1887.
	Antonio Carlos	12,195	138.334	8 de outubro de 1874.
	Volta Grande	26,691	209,384	Idem.
	S. Luiz	37,632	374,434	Julho de 1877.
	Providencia	43,408	262,834	Idem.
	S. Martinho	46,330	251,650	Idem.
	Santa Isabel	58,602	219,934	Idem.
	Recreio	67,023	173,934	Idem.
	Campo Limpo	80,047	174,894	Idem
	Vista Alegre (b)	88,411	163,834	Idem.
	Aracaty	93,954	168,434	21 de setembro de 1885.
	Cataguazes	105,362	174,674	Idem.
	Barão de Camargos	114,077	180,615	—
	Sinimbú	121,527	200,934	28 de fevereiro de 1880.
	D. Euzebia	130,075	227,834	Idem.
	Santo Antonio	136,872	243,234	Idem.
	Sobral Pinto	148,380	279,834	Idem.
	Diamante	154,669	305,831	Idem.
	Ligação	166,897	373,000	—
	Ubá	172,194	339,484	28 de fevereiro de 1880.
	Carlos Peixoto	177,887	—	—
	Rio Branco	194,156	337,084	28 de fevereiro de 1880.
	S. Geraldo	204,134	379.484	Idem.
	Coimbra	230,140	722,850	16 de agosto de 1885.
	Cajury	240,745	688,481	5 de outubro de 1885.
	Viçosa	252,155	651,481	15 de novembro de 1885.
	Teixeiras	267,068	651.484	21 de dezembro de 1885
	Vau-Assú	291,162	552,484	4 de fevereiro de 1886.
	Ponte Nova	305,839	408,884	9 de abril de 1886.
	Pontal	319,312	386,484	30 de junho de 1886.
	Chopotó	329,127	363,484	Idem.
	Rio Doce	342,626	383,884	6 de setembro de 1886.
	Sande	369,603	499,884	20 fevereiro de 1887.
Ramal de Leopoldina	Vista Alegre	0,000	163,834	Julho de 1877.
	Leopoldina	12,319	226,914	Idem.
Ramal de Sumidouro	Mello Barreto	0,000	137,550	20 de abril de 1887.
	Paquequer	0,813	146,550	1 de agosto de 1885.
	Bacellar	9,857	233,550	Idem.
	S. Francisco	20,967	267,550	Idem.
	Bella Joanna	27,695	272,550	Idem.
	Sumidouro	31,220	348,293	Idem.
	B. de Aquino	44,436	521,889	11 de março de 1889.
	Murinelly	56,902	553,203	Idem.
	D. Marianna	68,456	952,273	Idem.

(a) Entroncamento do ramal de Sumidouro. (b) Entroncamento do ramal de Leopoldina.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Sumidouro	Conselheiro Paulino	91,880	811,873	11 de março de 1889.
(Continuação)	Macahé	0,000	2,500	6 de abril de 1894.
Central de Macahé	Almeida Pereira	11,500	11,400	Idem.
	Mundéos	31,838	27,800	Idem.
	Glycerio	43,393	79,500	Idem.
Prolongamento da Barão de Araruama	Triumpho	0,000	50,800	23 de março de 1879.
	Leitão da Cunha	17,085	466,500	17 de agosto de 1891.
	Trajano de Moraes	27,203	690,000	Idem.
	Visconde de Imbé	45,118	358,000	—
	Manoel de Moraes	50,767	249,000	—
Carangola	Campos	0,000	21,000	19 de novembro de 187[illegible].
	Travessão	17,124	38,200	Idem.
	Guandú	23,175	49,800	1 de janeiro de 1878.
	Conselheiro Josino	30,325	38,200	21 de fevereiro de 187[illegible].
	Villa Nova	40,376	55,200	22 de abril de 1878.
	Murundú	50,458	78,200	10 de agosto de 1878.
	Cardoso Moreira	74,356	33,800	4 de dezembro de 1878.
	Monção	88,450	48,700	1 de junho de 1880.
	Paraizo	95,053	60,300	Idem.
	S. Caetano	103,208	74,900	10 de abril de 1886.
	S Domingos	113,741	93,900	9 de junho de 1881.
	Itaperuna	129,496	119,300	17 de outubro de 1881.
	Entroncamento	134,295	120,000	Idem.
	Bananeiras	146,530	138,900	28 de fevereiro de 187[illegible].
	Natividade	156,740	180,300	26 de junho de 1887.
	Porciuncula	169,201	195,800	Idem.
Ramal de Poço Fundo	Entroncamento	0,000	120,600	17 de outubro de 1881.
	Retiro	11,726	150,000	15 de outubro de 1883.
	Lage	25,379	174,000	Idem.
	Patrocinio	33,536	177,000	15 de junho de 1886.
Ramal de Itabapoana	Murundú	0,000	78,200	10 de agosto de 1878.
	Santa Barbara	6,026	91,000	—
	Santo Eduardo	20,026	61,000	13 de junho de 1879.
Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim	Santo Eduardo (a)	0,000	61,000	Idem.
	Itabapoana	1,590	66,000	2 de fevereiro de 189[illegible].
	D. America	11,516	67,000	1 de abril de 1895.
	Mimoso	37,461	70,800	1 de julho de 1895.
	Muqui	52,091	213,500	1 de janeiro de 1902.
	S. Felippe	73,308	83,300	25 de julho de 1903.
	Muniz Freire	92,670	32,700	Idem.
Sul do Espirito Santo	Victoria	0,000	2,000	13 de julho de 1895.
	Vianna	20,713	15,000	Idem.
	Germania	42,160	240,000	Maio de 1903.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados do Rio e Espirito Santo : Kilometro 1,148

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Sul do Espirito Santo *(Continuação)*	Marechal Floriano	49,356	534,000	Março de 1902.
	Araguaya	67,772	631,000	Idem.
	Mathilde	78,919	597,600	Idem.
	Guiomar	108,306	699,000	27 de junho de 1910.
	Virginia	124,326	544,000	Idem.
	Itapemirim	158,856	42,000	Idem.
Caravellas	Itapemirim	0,000	42,000	Idem.
	Coutinho	15,606	85,533	15 de setembro de 1887.
	Sabino Pessôa	40,348	134,495	Idem.
	Reeve	48,611	114,000	Idem.
	Alegre	64,040	131,502	Idem.
Ramal do Castello	Coutinho	0,000	85,533	Idem.
	Castello	21,125	124,600	Idem.
Norte	Praia Formoza	0,000	—	—
	Teingem	4,536	—	—
	Amorim	6,617	—	23 de outubro de 1893.
	Bom Successo	7,934	—	—
	Ramos	9,374	—	—
	Olaria	10,388	—	—
	Penha	12,026	—	—
	Braz de Pinna	13,782	—	—
	Cordovil	14,687	—	—
	Vigario Geral	17,056	—	23 de outubro de 1893.
	Merity	19,200	—	Idem.
	Sarapuhy	23,310	—	Novembro de 1887.
	Actura	30,412	—	—
	Rosario	37,884	—	Abril de 1888.
	Estrella	40,254	—	Idem.
	Entroncamento	45,081	—	Idem.

Madeira-Mamoré

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Porto Velho	0,000	—	31 de maio de 1910.
	Candelaria	3,000	—	Idem.
	Santo Antonio	8,000	—	Idem.
	Zingamoche	14,000	—	Idem.
	Theotonio	25,000	—	Idem.
	Pedra Canga	34,000	—	Idem.
	S. Carlos	48,000	—	Idem.
	Luzitania	61,000	—	Idem.
	S. Patricio	65,000	—	Idem
	Sant'Anna	70,000	—	Idem.
Madeira-Mamoré	Caracol	73,000	—	Idem.
	Jacy-Paraná	88,000	—	Idem.
	Caldeirão	133,000	—	20 de outubro de 1910.
	Kilometro 152	152,000	—	Idem.
	Tres Irmãos	160,000	—	7 de setembro de 1911.
	Mutum	170,000	—	Idem.
	Abunã	220,000	—	Idem.
	Araras	259,000	—	3 de dezembro de 1911.
	Ribeirão	292,000	—	Idem.
	Villa Murtinho	312,000	—	7 de setembro de 1912.
	Guajará-Mirim	364,000	—	Idem.

Mogyana

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Campinas	0,000	693,000	3 de maio de 1875.
	Guanabara	4,000	668,040	—
	Anhumas	10,000	612,940	3 de maio de 1875.
	Tanquinho	20,000	606,850	Idem.
	Desembargador Furtado	25,000	585,890	1901.
	Carlos Gomes	28,000	610,630	3 de maio de 1875.
	Jaguary (inicial do ramal do Amparo)	35,000	565,490	Idem.
	Guedes	43,000	563,735	Idem.
	Resaca	54,000	602,805	27 de agosto de 1875.
	Conselheiro Martim Francisco	64,000	538,420	Idem.
	Mogy-mirim (inicial do ramal de Itapira)	76,000	641,180	Idem.
	Mogy-guassú (inicial do ramal de Penha)	84,000	588,460	14 de janeiro de 1878.
	Ipê	91,000	620,995	Idem.
	Estiva	97,000	593,530	Idem.
	Orissanga	103,000	686,985	25 de dezembro de 1901.
	Matto Secco	116,000	735,700	14 de janeiro de 1878.
	Cascaval (inicial do ramal de Caldas)	123,000	653,380	Idem.
	Engenheiro Mendes	133,000	625,800	Idem.
	Orindiuva	143,000	627,785	15 de julho de 1908.
Mogyana:	Lagôa (inicial do ramal de Varjom Grande)	154,000	703,095	—
linha principal	Cocaes	161,000	695,700	15 de janeiro de 1902.
	Casa Branca (inicial do ramal de Mococa)	172,000	716,890	14 de janeiro de 1878.
	Coronel Cor ên	188,000	653,615	—
	Lago	195,000	706,715	16 de agosto de 1882.
	Coronel José Egydio	203,000	849,190	—
	Tambahú	210,000	607,770	Setembro de 1857.
	Favoiro	219,000	824,325	25 de dezembro de 1901.
	Corrego Fundo	227,000	733,970	16 de agosto de 1882.
	Santos Dumont (inicial do ramal Santos Dumont)	236,000	755,805	—
	Cerrado	242,000	712,085	—
	S. Simão (inicial do ramal de Jatahy e Pirajú)	259,000	632,065	16 de agosto de 1882.
	Bento Quirino	263,000	590,650	21 de outubro de 1902.
	Chanaan	271,000	613,140	—
	Tibiriçá	283,000	658,730	—
	Cravinhos (inicial do ramal de Cravinhos)	291,000	732,100	23 de maio de 1883.
	Pueuopolis	295,000	723,770	—
	Villa Bomfim	305,000	564,700	—
	Santa Thereza	311,000	542,440	—
	Ribeirão Preto	317,000	517,580	22 de novembro de 1883.
	Barracão (inicial do ramal de Sertãosinho)	319,000	517,820	3 de outubro de 1886.
	Entroncamento (inicial do ramal de Santa Rita do Paraizo)	322,000	505,240	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Linha principal (*Continuação*)	Sarandy	334,000	578,760	3 de outubro de 1886.
	Visconde de Parnahyba	340,000	711,875	Idem.
	Engenheiro Brodowski	350,000	848,490	Idem.
	Batatnes	365,000	880,290	Idem
	Macahubas	384,000	761,205	5 de abril de 1887.
	Bôa Sorte	391,000	669,815	Idem.
	Mandihú	400,000	665,690	25 de dezembro de 1896.
	Restinga	410,000	887,775	5 de abril de 1887.
	Franca	422,000	991,035	Idem.
	Crystaes	437,000	982,755	1 de setembro de 1888.
	Indaiá	451,000	1.040,835	5 de março de 1888.
	Pedregulho	461,000	1.031,930	Idem.
	Chapadão	467,000	1.004,450	Idem.
	Igaçaba	483,000	711,500	Idem.
	Rifaina	495,000	535,860	Idem.
	Jaguára	508,000	540,070	Idem.
	Sacramento	519,000	542,155	23 de abril de 1889.
	Conquista	534,000	658,459	Idem.
	Engenheiro Lisboa	551,000	704,360	Idem.
	Paineiras	585,000	834,325	Idem.
	Uberaba	610,000	761,930	Idem.
	Mangabeira	631,000	881,275	21 de dezembro de 1888.
	Palestina	653,000	977,370	Idem.
	Burity	677,000	925,400	Idem.
	Iráca	699,000	917,810	Idem.
	Sucupira	722,000	879,930	Idem.
	Uberabinha	743,000	854,240	Idem.
	Sobradinho	761,000	686,350	15 de novembro de 1889.
	Araguary	780,000	620,150	Idem.
Ramal do Amparo	Jaguary	0,000	595,490	3 de maio de 1875.
	Pedreira	10,000	584,390	15 de novembro de 1889.
	Coqueiros	20,000	650,390	Idem.
	Amparo (inicial do ramal da Serra Negra)	30,000	657,390	Idem.
	Tres Pontes	38,000	685,390	—
	Monte Alegre (inicial do ramal de Soccorro)	48,000	734,050	Março de 1890.
Ramal de Soccorro	Monte Alegre	0,000	734,390	Idem.
	Dr. Carlos Norberto	9,000	830,790	1 de agosto de 1908.
	Visconde de Soutello	14,000	835,790	Idem.
	Barão de Ibitinga	23,000	803,790	21 de abril de 1903.
	Soccorro	32,000	741,790	Idem.
Ramal de Serra Negra	Amparo	0,000	657,390	15 de novembro de 1889.
	Alfonso Rodrigues	10,000	813,340	—
	Pantaleão	17,000	691,340	5 de dezembro de 1896.
	Brumado	25,000	688,740	11 de setembro de 1906.
	Santo Aleixo	31,000	749,810	28 de março de 1903.
	Serra Negra	41,000	913,540	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Itapira	Mogy-mirim	0,000	641,180	27 de agosto de 1875.
	Itapira	20,000	626,080	30 de junho de 1882.
	Barão Ataliba Nogueira	36,000	622,980	—
	Eleuterio	47,000	676,980	15 de outubro de 1891.
	Sapucahy	50,000	663,280	1 de agosto de 1898.
Ramal do Pinhal	Mogy-guassú	0,000	588,460	14 de janeiro de 1878.
	Conselheiro Laurindo	9,000	692,760	—
	Nova Louzã	20,000	693,260	—
	Motta Paes	28,000	758,360	—
	Espirito Santo do Pinhal	37,000	836,560	1 de outubro de 1889.
Ramal de Caldas	Cascavel	0,000	653,380	14 de janeiro de 1878.
	Gerivá	15,000	662,680	25 de dezembro de 1901.
	S. João da Bôa Vista	30,000	729,680	—
	Bairro Alegre	38,000	755,100	15 de novembro de 1910.
	Prata	43,000	818,480	1 de outubro de 1886.
	Cascata	49,000	1.200,180	3 de outubro de 1896.
	Caldas	77,000	1.186,480	Idem.
Ramal de Vargem Grande	Lagôa	0,000	703,695	—
	Vargem Grande	20,000	691,905	1 de setembro de 1900.
Ramal de Mocóca	Casa Branca	0,000	716,850	14 de janeiro de 1878.
	Itoby	14,400	652,340	—
	Engenheiro Rolo	19,000	708,180	—
	Villa Costina	23,000	736,190	—
	S. José do Rio Pardo	35,000	675,540	Setembro de 1887.
	Ribeiro do Valle (inicial do ramal de Guaxupé)	42,000	688,390	—
	Engenheiro Gomide	44,000	713,190	Agosto de 1889.
	Venerando	48,000	749,700	—
	Commendador Guimarães	57,000	772,790	—
	Mocóca	65,000	640,390	Março de 1890.
	Canôas	72,000	573,590	Abril de 1891.
Ramal de Guaxupé	Ribeiro do Valle	0,000	688,390	1 de junho de 1903.
	Dr. José Eugenio	6,000	730,190	Idem.
	Itahypuara	14,000	727,190	Idem.
	Moraes Salles	25,000	772,390	15 de setembro de 1903.
	Julio Tavares	31,000	787,590	1 de abril de 1904.
	Guaxupé	45,000	821,090	13 de maio de 1904.
	Guaranezia	61,000	—	23 de junho de 1912.
	Catitó	72,000	—	1 de setembro de 1912.
	Itiguassú	79,000	—	1 de novembro de 1912.
Ramal de Santos Dumont	Santos Dumont	0,000	755,305	—
	Nhumirim	10,000	778,905	18 de julho de 1910.
	Santa Rosa	18,000	731,635	10 de maio de 1910.
	Amalia	23,000	604,905	Idem.
	Corredeira	34,000	598,670	1 de julho de 1912.
	Sampaio Moreira	45,000	709,190	15 de setembro de 1912.
	Itaóca	52,000	667,120	20 de outubro de 1912.
	Cajurú	60,000	766,400	8 de dezembro de 1912.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Jatahy e Pirajú	S. Simão	0,000	632,005	—
	Santa Elisa	16,000	705,495	15 de novembro de 1911.
	Jatahy	23,000	638,590	Idem.
	Gironda	31,000	577,335	13 de junho de 1911.
	Tatuca	40,000	537,390	Idem.
	Capão da Cruz	48,000	641,030	Idem.
	Monteiros	64,000	617,570	1 de junho de 1912.
	Mendonças	71,000	601,626	1 de outubro de 1912.
Ramal de Cravinhos	Cravinhos	0,000	782,100	—
	Bifurcação	7,000	749,990	1 de julho de 1910.
	Manoel Amaro	15,000	553,270	Idem.
	Alvarenga	21,000	521,350	Idem
Sub-ramal de Jandaia	Bifurcação	0,000	749,993	—
	Manoel Amaro	10,000	723,570	1 de julho de 1910.
	Alvarenga	16,000	550,235	Idem.
Ramal de Sertãosinho	Barracão	0,000	517,820	3 de outubro de 1888.
	Iracema	12,000	690,820	25 de novembro de 1908.
	Julio Pontes	21,000	623,500	18 de julho de 1910.
	Sertãosinho	24,000	555,480	25 de novembro de 1908.
	Francisco Schmidt	34,000	514,220	Idem.
Ramal de Santa Rita do Paraizo	Entroncamento	0,000	595,240	3 de outubro de 1888.
	Jardinopolis	9,000	595,940	1 de julho de 1906.
	Cresciuma	19,000	529,440	Idem.
	Porangaba	32,000	533,630	Idem.
	Guayuvira	40,000	595,540	Idem.
	Salles Oliveira	49,000	715,840	Idem.
	Orlandia	57,000	660,940	25 de dezembro de 1924.
	Jussará	66,000	779,240	Idem.
	S. Joaquim	76,000	641,940	15 de março de 1932.
	Bacury	88,000	574,390	1 de março de 1932.
	Guara	98,000	569,240	1 de agosto de 1923.
	Ituverava	112,000	631,190	Idem.
	Canindé	125,000	580,740	1 de novembro de 1944.
	Aramina	148,000	612,940	Idem.
	Igarapava	159,000	663,340	1 de março de 1935.

Noroeste do Brazil

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Baurú	0,000	491,000	27 de setembro de 1906.
	Val de Palmas	9,810	534,000	1 de setembro de 1909.
	Presidente Tibiriçá	24,720	543,600	27 de setembro de 1906.
	Jacutinga	47,200	460,000	Idem.
	Presidente Alves	70,815	557,200	Idem.
	Toledo Pisa	83,080	549,800	1 de junho de 1909.
	Lauro Müller	91,720	536,800	27 de setembro de 1906.
	Presidente Penna	124,725	416,000	15 de fevereiro de 1908.
Noroeste do Brazil:	Albuquerque Lins	150,905	336,400	Idem.
	Hector Legru	177,260	411,000	Idem.
Baurú a Itapura	Miguel Calmon	201,540	413,400	Idem.
	Pennapolis	219,160	399,000	1 de dezembro de 1908.
	General Glycerio	239,445	371,000	1 de setembro de 1908.
	Araçatuba	280,225	386,200	1 de dezembro de 1908.
	Corrego Azul	300,490	311,000	31 de dezembro de 1908.
	Aracanguá	321,255	294,666	1 de maio de 1909.
	Anhangaby	339,815	290,000	Idem.
	Manso do Bacuey	356,185	287,000	13 de maio de 1910.
	Lussanvira	386,325	289,100	Idem.
	Ilha Secca	403,480	286,940	Idem.
	Itapura	436,320	275,940	Idem.
	Itapura	0,000	275,940	13 de maio de 1910.
	Jupiá	25,044	277,000	5 de novembro de 1910.
	Tres Lagoas	36,483	342,250	31 de dezembro de 1912.
	Corvo	62,536	363,650	Idem.
Itapura a Corumbá (Itapura ao Rio Verde)	Arapuá	84,830	343,650	Idem.
	Burity	108,730	333,650	Idem.
	Barão do Rio Branco	150,787	326,850	Idem.
	Ribeirão Claro	192,397	389,250	Idem.
	Rio Verde	220,397	304,250	Idem.
Itapura a Corumbá (Porto Esperança a Correntes)				

Oéste de Minas

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Sitio (a)	0,000	1.039,000	30 de setembro de 1880.
	Ilhéos	23,400	985,000	Idem.
	Barroso	48,850	900,000	Idem.
	Prados	67,830	839,000	23 de agosto de 1881.
	Tiradentes	85,690	897,000	Idem.
	Chagas Doria	96,432	856,000	15 de abril de 1911.
	S. João	98,430	850,000	23 de agosto de 1881.
	Santa Rita	116,667	842,500	20 de janeiro de 1887.
	Nazareth	163,577	821,000	1 de maio de 1887.
...te de Minas	Ibituruna	190,086	809,000	31 de outubro de 1887.
	A. Mourão (b)	202,109	785,500	Idem.
	B. Successo	215,390	824,000	Idem.
	Tartaria	242,250	911,000	1 de fevereiro de 1888.
	Oliveira	270,925	961,700	1 de julho de 1888.
	Fromen	283,751	925,700	10 de fevereiro de 1894.
	C. da Motta	296,500	749,000	1 de maio de 1890.
	G. Ferreira (c)	311,900	714,200	1 de julho de 1890
	Desterro	322,767	698,450	18 de setembro de 1890.
	Divinopolis	355,170	662,000	30 de dezembro de 1890.
	A. Isaacson	382,370	629,000	30 de dezembro de 1890.
	Cercado	408,780	615,600	1 de julho de 1891.
	Cardosos	427,092	601,000	Idem.
	Martinho de Campos (d)	436,832	585,000	Idem.
...tio a Paraopeba	B. Despacho	471,527	618,000	1 de janeiro de 1892.
	Abbadia	508,880	638,000	1 de maio de 1892.
	S. Francisco	523,133	565,000	1 de janeiro de 1893.
	Pompeu	544,752	547,000	1 de agosto de 1893.
	Brazióla	594,600	505,000	7 de dezembro de 1905.
	Paraopeba	601,800	505,000	10 de fevereiro de 1894.
...amal de Ribeirão Vermelho	A. Mourão	0,000	785,500	31 de outubro de 1887.
	Macala	10,115	763,000	31 de dezembro de 1887.
	P. Negra	23,376	764,000	16 de junho de 1888.
	Vigilato	34,532	750,000	16 de outubro de 1888.
	A. Botelho	42,930	739,000	— —
	Ribeirão Vermelho	43,520	737,000	14 de abril de 1883.
...amal de Itapecerica	G. Ferreira	0,000	714,200	1 de julho de 1890.
	Sucupira	14,063	733,300	18 de setembro de 1890.
	Lamounier	24,899	733,400	— —
	Itapecerica	34,558	776,200	1 de abril de 1891.
...amal de Pitanguy	M. Campos	0,000	585,000	1 de julho de 1891.
	Pitanguy	4,865	630,000	23 de novembro de 1907.
...ibeirão Vermelho a Carrancas	Ribeirão Vermelho	0,000	737,000	14 de abril de 1888.
	Lavras	9,311	800,500	1 de abril de 1895.

(a) Entroncamento na E. F. Central do Brazil.
(b) Entroncamento do ramal de Ribeirão Vermelho.
(c) Entroncamento do ramal de Itapecerica.
(d) Entroncamento do ramal de Pitanguy.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ribeirão Vermelho a Carrancas (Continuação)	F. Salles	41,000	816,000	21 de janeiro de 1897.
	P. Freitas	62,020	850,000	6 de junho de 1898.
	Carrancas	79,900	903,000	14 de dezembro de 1900.
	Paiol	112,684	915,837	15 de julho de 1912.
	S. Vicente	138,864	960,992	Idem.
Ribeirão Vermelho á Formiga	Ribeirão Vermelho	0,000	737,000	14 de abril de 1888.
	Perdões	19,950	767,000	23 de agosto de 1894.
	C. Verde	38,632	752,000	5 de janeiro de 1897.
	Toscano do Brito	58,900	780,000	11 de fevereiro de 1898.
	Candeias	83,900	931,000	Idem.
	Bugios	101,950	738,000	3 de novembro de 1898.
	Timboré	124,800	738,200	7 de dezembro de 1903.
	Formiga	142,110	820,000	Idem.
Barra Mansa a Cedro	Barra Mansa	0,000	376,600	15 de maio de 1897.
	Glycerio	13,072	395,000	Idem.
	Quatis	23,595	397,000	Idem.
	J. Leite	31,326	472,000	Idem.
	Afra	33,641	511,300	Idem.
	Falcão	40,915	574,000	Idem.
	Cedro	51,000	583,400	31 de outubro de 1903.
Barra Mansa ao Rio Claro	Barra Mansa	0,000	376,600	15 de maio de 1897.
	A. de Paiva	12,213	435,000	Idem.
	A. Rocha	15,331	458,000	Idem.
	Rio Claro	42,116	431,000	Idem.
	Capivary	62,004	431,000	3 de novembro de 1905.
Divinopolis a Bello Horizonte	Divinopolis	0,000	692,000	30 de dezembro de 1906.
	Cajurú	18,056	745,360	1 de julho de 1911.
	Angicos	33,316	781,760	Idem.
	S. Ancnso	51,364	822,265	Idem.
	Ituana	55,316	809,295	Idem.
	Soledade	77,456	794,000	Idem.
	M. Lemo	83,616	769,835	Idem.
	Juatuba	95,016	716,136	14 de julho de 1912.
	S. Quiteria	98,210	703,960	1 de julho de 1911.
	C. Nova	117,916	862,643	Idem.
	Contagem	125,560	938,043	Idem.
	Prado (Parada)	151,766	848,871	Idem.
	Bello Horizonte	155,816	853,638	Idem.
Ramal do Pará	Soledade	0,000	791,000	1 de julho de 1911.
	Pará	27,545	780,387	22 de maio de 1913.

Paulista

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Paulista: Tronco. Bitola de 1m,60	Jundiahy-Paulista	0,348	706,100	1 de abril de 1868.
	Horto	4,945	710,400	25 de julho de 1904.
	Corrupira	10,4 0	725,200	1 de julho de 1893.
	Louveira	15,293	665,800	31 de março de 1872.
	Rocinha	22,921	700,600	Idem.
	Vallinhos	30,736	660,300	Idem.
	Samambaia	37,424	690,800	20 de fevereiro de 1893.
	Campinas	44,042	693,200	11 de agosto de 1872.
	Bôa Vista	53,157	637,800	27 de agosto de 1875.
	Jacuba	62,005	559,900	24 de agosto de 1896.
	Rebouças	69,645	519,200	27 de agosto de 1875.
	Nova Odessa	75,623	541,000	1 de agosto de 1907.
	Villa Americana	81,950	528,500	27 de agosto de 1875.
	S. Jeronymo	87,634	501,300	22 de agosto de 1896.
	Tatú	93,794	513,000	30 de janeiro de 1876.
	Itaipú	100,281	533,000	30 de dezembro de 1896.
	Limeira	105,459	542,000	30 de junho de 1876.
	Ibicaba	111,006	564,000	31 de dezembro de 1906.
	Cordeiro	116,935	632,000	11 de agosto de 1876.
	Remanso	126,188	661,800	4 de novembro de 1884.
	Araras	131,515	611,000	10 de abril de 1877.
	Loreto	138,780	595,000	8 de dezembro de 1899.
	Elihu Root	144,640	594,000	30 de setembro de 1877.
	S. Bento	153,091	635,000	Dezembro de 1885.
	Lome	161,702	610,000	30 de setembro de 1877.
	Souza Queiroz	171,950	601,700	1 de outubro de 1893.
	Pirassununga	185,000	631,400	14 de outubro de 1878.
	Laranja Azeda	189,882	533,200	6 de dezembro de 1886.
	Porto Ferreira	205,391	549,700	15 de janeiro de 1880.
	Descalvado	223,773	647,800	7 de novembro de 1881.
Ramal de Rio Claro. Bitola de 1m,00	Cordeiro	0,000	632,000	11 de agosto de 1876.
	Santa Gertrudes	9,027	576,000	Dezembro de 1887.
	Rio Claro	16,875	612,500	11 de agosto de 1876.
Ramal de Santa Verediana. Bitola de 1m,60	Laranja Azeda	0,000	563,200	6 de dezembro de 1886.
	Emas	5,882	589,000	Idem.
	Baguassú	12,774	599,000	26 de novembro de 1891.
	Santa Silveria	23,865	609,000	1 de agosto de 1892.
	Palmeiras	32,244	644,400	Idem.
	Santa Verediana	38,022	674,800	20 de fevereiro de 1893.
Ramal de Santa Rita. Bitola de 0m,90	Porto Ferreira	0,000	549,700	15 de janeiro de 1880.
	Tombadouro	17,293	646,000	1 de dezembro de 1899.
	Santa Rita	27,028	750,400	1899.
Ramal de Descalvado. Bitola de 0m,60	Descalvado	0,000	647,800	7 de novembro de 1881.
	Pantano	10,003	607,600	1881.
	Aurora	13,840	606,800	11 de agosto de 1876.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Tronco: Bitola de 1m,00.	Rio Claro	0,000	642,500	2 de maio de 1883.
	Cachoeirinha	7,140	642,600	15 de outubro de 1884.
	Morro Grande	14,315	668,000	2 maio de 1883.
	Ferraz	20,832	568,000	15 de outubro de 1884.
	Corumbatahy	27,076	575,000	2 de maio de 1883.
	Cuscuzeiro	34,892	640,000	15 de outubro de 1884.
	Annapolis	41,092	638,000	2 de maio de 1883.
	Oliveiras	44,105	688,200	Idem.
	Estrella	51,445	738,000	15 de outubro de 1884.
	Visconde do Rio Claro	56,694	753,000	2 de maio de 1883.
	Tupy	60,400	778,000	1 de setembro de 1902.
	Conde do Pinhal	65,375	742,000	2 de maio de 1883.
	Cayuby	72,500	818,400	—
	S. Carlos	76,916	828,700	2 de maio de 1883.
	Retiro	84,604	850,000	8 de julho de 1901.
	Ibaté	94,470	820,000	1 de dezembro de 1884.
	Tamoyo	100,422	781,000	—
	Fortaleza	107,401	656,500	1 de dezembro de 1884.
	Ouro	117,409	715,000	1 de fevereiro de 1897.
	Araraquara	127,486	650,000	18 de janeiro de 1885.
	Americo Brazileiro	130,167	721,200	31 de agosto de 1891.
	Santa Lucia	144,738	702,000	Idem.
	Tapuya	154,980	583,000	—
	Rincão	159,204	526,000	31 de agosto de 1891.
	Motuca	176,139	607,600	6 de julho de 1892.
	Hammond	193,473	592,000	Idem.
	Guariba	199,732	601,400	Idem.
	Corrego Rico	214,259	521,000	10 de maio de 1894.
	Jaboticabal	223,245	577,600	5 de maio de 1893.
	Graminha	232,040	653,200	1 de outubro de 1903.
	Ibitirama	238,990	677,000	Idem.
	Tayuva	252,712	624,600	28 de dezembro de 1903.
	Andes	262,358	624,400	Idem.
	Bebedouro	276,488	532,800	Idem.
	Mandembo	291,200	582,200	—
	Colonia	308,040	591,200	25 de maio de 1905.
	Palmar	319,115	582,000	—
	Barretos	332,954	521,200	25 de maio de 1905.
Ramal de Jahú	Visconde do Rio Claro	0,000	753,000	2 de maio de 1883.
	Itycapica	13,291	751,200	1 de julho de 1885.
	Campo Alegre	27,949	613,200	Idem.
	Atorrado	40,461	661,000	Julho de 1901.
	Brotas	49,742	661,700	1 de julho de 1885.
	Espraiado	59,976	636,000	1 de dezembro de 1886.
	Canella	71,753	783,000	1 de fevereiro de 1887.
	Corrinha	82,618	758,000	18 de fevereiro de 1887.
	Taboleiro	90,565	821,000	Julho de 1901.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal de Jahú (Continuação)	Ventania	100,202	689,000	18 de fevereiro de 1887.
	Dois Corregos	110,198	648,000	7 de setembro de 1886.
	Mineiros	119,379	648,000	Idem.
	Banharão	128,697	687,000	18 de fevereiro de 1887.
	Jahú	142,952	544,060	Idem.
Ramal de Agua Vermelha	S. Carlos do Pinhal	0,000	828,700	2 de maio de 1883.
	Babylonia	18,612	760,000	1 de setembro de 1891.
	Floresta	23,201	702,400	Idem.
	Canchim	25,234	694,000	Idem.
	Capão Preto	29,605	694,000	2 de setembro de 1892.
	Agua Vermelha	38,934	809,000	Idem.
	Ararahy	50,241	690,800	Idem.
	Alfredo Ellis	51,384	710,400	—
	Santa Eudoxia	62,976	642,600	20 de setembro de 1883.
Ramal de Ribeirão Bonito	S. Carlos	0,000	828,700	2 de maio de 1883.
	Angico	8,136	748,800	10 de maio de 1894.
	Monjolinho	13,056	664,600	Idem.
	Jacaré	23,343	578,400	Idem.
	Ribeirão Bonito	40,115	533,000	Idem.
	Dois Corregos	0,000	648,000	7 de setembro de 1886.
Ramal dos Agudos	Saldanha Marinho	9,812	748,000	1 de julho de 1899.
	Campo Fino	17,242	732,000	Idem.
	Falcão Filho	23,512	713,000	Idem.
	Campos Salles	31,387	686,000	Idem.
	Igualemy	42,025	525,000	25 de março de 1903.
	Ayrosa Galvão	52,755	452,000	25 de dezembro de 1903.
	Pederneiras	63,399	507,200	1 de outubro de 1903.
	Itatinguy	71,180	525,000	7 de dezembro de 1903.
	Piatan	79,957	534,000	Idem.
	S. Paulo dos Agudos	93,551	601,000	Idem.
	Taporão	98,112	657,000	7 de setembro de 1904.
	Itaquá	106,467	507,000	25 de janeiro de 1905.
	Batalha	113,517	538,000	Idem.
	Piratininga	120,552	528,000	Idem.
Ramal de Baurú	Pederneiras	0,000	525,000	1 de outubro de 1903.
	Guayanaz	16,898	491,700	14 de agosto de 1910.
	Baurú	38,178	526,300	Idem.
Ramal de Mogy-Guassú	Rincão	0,000	526,000	31 de agosto de 1891.
	Guatapará	11,405	510,000	30 de dezembro de 1901.
	Guarany	24,052	524,400	Idem.
	Martinho Prado	39,487	502,700	Idem.
	Barrinha	56,471	489,000	1 de fevereiro de 1903.
	Macuco	67,671	508,200	25 de março de 1903.
	Passagem	78,241	486,100	1 de fevereiro de 1903.
	Cascalho	84,851	498,300	25 de março de 1903.
	Pontal	92,711	521,700	Idem.

Quarahim a Itaquy

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Quarahim a Itaquy	Quarahim (a)	0,000	70,580	—
	Quarahim (b)	1,451	81,460	20 de agosto de 1887.
	Guterres	22,374	118,460	Idem.
	Umbú	40,114	112,960	Idem.
	Itapitocaby	60,914	85,900	Idem.
	Uruguayana	75,264	106,060	20 de agosto de 1887.
	Imbahá	91,700	112,000	—
	Touro Passo	99,973	96,000	2 de julho de 1888.
	Braz	120,114	101,960	—
	Las Rosas	132,714	111,330	—
	Ibicuhy	142,714	93,630	2 de julho de 1888.
	Itaquy	175,434	94,360	30 de dezembro de 1888.

(a) Caes.
(b) Estação.

Viação Geral da Bahia

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Commercial	—	—	1 de agosto de 1910.
	Calçada	0,000	5,684	28 de junho de 1860.
	Almeida Brandão	6,000	5,684	Idem.
	Periperi	10,960	5,920	Idem.
	Pariqe	13,720	6,000	Idem.
	Mapello	22,260	7,175	10 de setembro de 1860
	Agua Comprida	28,000	34,543	Idem.
	Muritiba	33,760	21,000	Idem.
	Parafuso	38,590	21,420	Idem.
	Cammassari	46,610	36,600	Idem
	Matta de S. João	68,570	28,490	4 de agosto de 1862.
	Pitanga	75,420	50,230	Idem.
	Pojuca	81,120	65,080	13 de fevereiro de 1863.
	Pojuca Central	84,400	65,080	Idem.
	Catú	92,550	77,320	Idem.
	Sitio Novo	107,270	103,520	Idem.
	S. Francisco	122,420	137,930	18 de novembro de 1880.
Viação Geral da Bahia:	Alagoinhas	123,130	137,930	13 de fevereiro de 1863.
Bahia ao S. Francisco	Aramary	136,141	180,410	18 de novembro de 1880.
	Irará	164,400	356,230	24 de fevereiro de 1896.
	Agua Fria	188,340	322,810	18 de novembro de 1880.
	Lamarão	207,831	291,143	Idem.
	Rio Branco	233,001	364,960	Idem.
	Salgada	269,281	403,185	30 de dezembro de 1883.
	Santa Luzia	302,988	362,492	15 de setembro de 1884.
	Queimadas	349,379	275,331	6 de fevereiro de 1886.
	Ituiuba	391,686	376,261	15 de abril de 1887.
	Cariacá	432,603	450,416	31 de agosto de 1887.
	Bomfim	444,413	548,936	Idem.
	Catuny	457,459	590,520	Idem.
	Jaguarary	471,180	664,400	2 de julho de 1894.
	Itumirim	479,740	665,220	Idem.
	Barrinha	505,560	489,060	Idem.
	Jurema	535,973	433,000	24 de fevereiro de 1896.
	Carnahyba	553,290	411,000	Idem.
	Barro Vermelho	572,330	371,050	Idem.
	Joazeiro	575,440	372,050	Idem.
	Alagoinhas	0,000	137,930	30 de março de 1887.
	Saubypo	16,910	151,340	Idem.
	Capianga	31,400	120,800	Idem.
	Sitio do Meio	41,200	112,200	Idem.
	Entre Rios	53,600	83,200	Idem.
Ramal do Timbó	Lagôa Redonda	62,100	71,650	Idem.
	Pedras	71,700	78,500	Idem.
	Timbó	83,021	155,800	Idem.
	Malombé	87,000	—	14 de março de 1910.
	Aporá	103,870	182,170	Idem.
	Barracão	136,828	137,000	14 de agosto de 1912.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Central da Bahia	S. Felix	0,000	16,000	23 de dezembro de 1881.
	Salvador Pinto	5,000	137,000	Idem.
	Cruz das Almas	20,000	175,000	Idem.
	Manoel Victorino	27,000	190,000	Idem.
	Sapé	41,000	230,000	Idem.
	Genipapo	53,000	225,000	Idem.
	Candeal	60,000	225,000	Idem.
	Castro Alves	67,000	260,000	Idem.
	Cruz do Medrado	76,000	200,000	Idem.
	M. Cruzeiro	84,000	280,000	Idem.
	Serra Grande	95,000	230,000	15 de outubro de 1883.
	Tanquinho	105,000	244,000	Idem.
	Morro Preto	115,000	250,000	Idem.
	Lagedo	123,000	280,000	Idem.
	Santa Rosa	132,000	263,000	Idem.
	Santo Antonio	135,000	256,000	Idem.
	Paraguassú	165,000	240,000	Idem.
	João Amaro	182,000	267,000	Idem.
	Tambury	210,000	280,000	15 de janeiro de 1885.
	Brejos	226,000	284,000	Idem.
	Queimadinhas (a)	245,000	290,000	Idem.
	Bandeira de Mello	254,000	295,000	17 de maio de 1887.
	Machado Portella	259,000	238,000	15 de novembro de 1883.
	Cachoeira (b)	0,000	16,000	2 de dezembro de 1876
	Beldm	7,000	170,000	Idem.
	Teixeira de Freitas	11,000	220,000	Idem.
	Conceição	11,000	230,000	Idem.
	Boa Vista	18,000	240,000	Idem.
	Dionizio Carqueira	24,000	235,000	Idem.
	S. Gonçalo (c)	27,000	241,000	16 de janeiro de 1886.
	Jacaré	29,000	245,000	2 de dezembro de 1876.
	Magalhães	33,000	240,000	Idem.
	Tapéra	36,000	240,000	Idem.
	Feira de Sant'Anna	45,000	242,000	Idem.

(a) Entroncamento do Ramal de Olhos d'Agua com 13,400 kilometros de extensão.
(b) Ramal da Feira de Sant'Anna.
(c) Ramal de S. Gonçalo com 3,900 kilometros de extensão.

Rêde Ceará-Piauhy

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Central	0,000	15,500	30 de novembro de 1873.
	Porangaba	7,559	26,814	Idem.
	Mundubim	11,691	23,364	14 de janeiro de 1875.
	Maracanahú	21,204	45,154	Idem.
	Monguba	27,004	53,274	9 de janeiro de 1876.
	Pacatuba	33,570	54,000	Idem.
	Guayuba	40,388	59,437	14 de junho de 1879.
	Bahú	51,623	59,457	14 de março de 1880.
	Agua Verde	57,591	69,437	28 de setembro de 1879.
	Acarape	65,862	76,437	26 de outubro de 1879.
	Itapahy	72,905	142,223	20 de setembro de 1896.
	Canafistula	78,893	171,830	14 de março de 1880.
	Aracoyaba	91,004	101,203	Idem.
	Baturité	100,987	122,070	2 de fevereiro de 1882.
15 — Rêde Ceará-Piauhy :	Riachão	120,016	149,040	8 de dezembro de 1890.
Baturité	Castro	133,276	130,540	1 de junho de 1891.
	Cangaty	146,477	111,600	8 de dezembro de 1890.
	Junco	169,804	185,000	7 de setembro de 1891.
	Quixadá	187,740	180,000	Idem.
	Floriano Peixoto	201,435	193,910	4 de agosto de 1894.
	Urucuhé	219,710	214,250	Idem.
	Quixeramobim	235,379	187,010	Idem.
	Prudente de Moraes	258,187	195,000	14 de julho de 1899.
	Sebastião de Lacerda	267,830	207,800	Idem.
	Senador Pompeu	287,290	173,160	2 de julho de 1900.
	Giráu	316,837	243,000	15 de novembro de 1907.
	Miguel Calmon	335,184	273,380	3 de maio de 1908.
	Affonso Penna	362,253	291,031	10 de julho de 1910.
	S. José	382,487	246,700	5 de agosto de 1910.
	Sussuarana	397,082	244,000	5 de novembro de 1910.
	Iguatú	413,482	213,000	Idem.
Ramal de Maranguape	Maracanahú	0,000	45,154	14 de janeiro de 1877.
	Maranguape	7,246	66,001	Idem.
	Camocim	0,000	4,500	15 de janeiro de 1881.
	Granja	24,425	8,940	Idem.
	Angico	43,780	73,990	14 de março de 1881.
	Riachão	65,620	81,000	10 de janeiro de 1894.
	Pitombeiras	79,133	87,240	2 de julho de 1881.
	Massapê	106,320	76,000	31 de dezembro de 1881.
Sobral	Sobral	128,920	74,640	31 de dezembro de 1882.
	Cariré	161,670	157,000	1 de novembro de 1893.
	Santa Cruz	188,490	147,080	1 de dezembro de 1893.
	Ipú	216,457	233,980	10 de outubro de 1894.
	Ipueiras	243,387	238,400	1 de maio de 1910.
	Charrito	260,405	228,500	3 de novembro de 1910.
	Nova Russas	277,151	241,800	Idem.
	Pinheiro	305,233	323,400	1 de janeiro de 1912.
	Cratheús	335,236	—	12 de dezembro de 1912.

Rêde Paraná-Santa Catharina

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Rêde Paraná-Santa Catharina:	Imbituba	0,000	5,910	1 de setembro de 1884.
	Bifurcação	26,800	8,820	Idem.
D. Thereza Christina	Piedade	53,500	7,320	Idem.
	Pedras Grandes	78,500	39,700	Idem.
	Palmeiras	84,300	59,200	Idem.
	Orléans	96,300	99,320	Idem.
	Lauro Muller	111,100	197,820	Idem.
Ramal da Laguna	Bifurcação	0,000	8,820	Idem
	Laguna	5,240	3,820	Idem.
	Paranaguá	0,000	5,640	17 de novembro de 1883.
	Porto D. Pedro II	2,200	4,100	Idem.
	Alexandra	16,200	10,500	Idem.
	Morretes	40,800	9,500	Idem.
Paraná – Paranaguá a Curityba	Porto de Cima	50,600	233,440	5 de fevereiro de 1885.
	Roça Nova	80,500	952,000	Idem.
	Piraquara	87,351	896,910	Idem.
	S. José dos Pinhaes	102,100	885,210	Idem.
	Curityba	110,087	899,020	Idem.
	Curityba	0,000	899,020	Idem.
	Portão	8,038	935,000	18 de agosto de 1892.
	Barigny	14,380	886,700	Idem.
	Araucaria	24,448	918,000	18 de novembro de 1891.
	Guajuvira	42,000	865,000	Idem.
Curityba á Ponta Grossa. (Prolongamento)	Baisa Nova	58,048	885,200	Idem.
	Serrinha	71,389	862,000	1 de novembro de 1892.
	Tamanduá	92,810	950,410	Idem.
	Restinga Secca	117,000	936,040	Idem.
	Palmeira	138,208	861,000	13 de maio de 1893.
	Ponta Grossa	191,000	941,000	12 de março de 1894.
	Serrinha	0,000	862,000	1 de novembro de 1892.
Serrinha ao Rio Negro. (Ramal)	Lapa	30,000	906,000	13 de novembro de 1894.
	Campo do Tenente	64,100	707,500	1 de dezembro de 1894.
	Rio Negro	88,000	793,000	20 de fevereiro de 1895.
Ramal de Porto Amazonas	Restinga Secca	0,000	936,040	1 de novembro de 1892.
	Porto Amazonas	9,381	793,010	——
Ramal de Morretes a Antonina	Morretes	0,000	9,500	17 de novembro de 1883.
	Antonina	16,300	10,750	18 de agosto de 1892.
	Itararé	251,901	723,000	15 de setembro de 1908.
	Sengès	228,453	585,000	Idem.
	Fabio Rego	196,064	866,040	30 de abril de 1908.
São Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay)	Jaguariahyva	154,080	838,800	19 de outubro de 1905.
	Julio de Castilhos	128,902	1.119,200	Idem.
	Joaquim Murtinho	118,852	1 038,200	Idem.
	Pirahy	95,823	1.008,800	1 de janeiro de 1900.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
S. Paulo-Rio Grande (Linha de Itararé ao Uruguay) (*Continuação*)	Caxambú	72,646	988,000	1 de janeiro de 1900.
	Castro	56,960	984,300	Idem.
	Tronco	45,022	1.079,000	Idem.
	Carambehy	33,289	1.115,300	Idem.
	Ponta Grossa	0,000	941,000	Idem.
	Officinas	3,516	895,400	Idem.
	Jaboticabal	22,577	890,000	Idem.
	Entre Rios	34,006	875,400	Idem.
	Vallinhos	52,862	904,000	Idem.
	Teixeira Soares	73,528	914,600	11 de maio de 1900.
	Fernandes Pinheiro	89,804	824,000	1 de maio de 1900.
	Iraty	103,932	814,600	Idem.
	Antonio Rebouças	133,282	781,000	Idem.
	Roxoroiz	155,108	858,800	28 de dezembro de 1902
	Marechal Mallet	181,921	839,200	1 de dezembro de 1903
	Dorizon	193,474	801,000	Idem.
	Paulo de Frontin	214,216	781,800	20 de abril de 1904.
	Paula Freitas	245,493	759,000	8 de outubro de 1904.
	União da Victoria	263,865	757,000	Idem.
	Legru	274,876	890,200	30 de abril de 1908.
	S. João	315,702	1.206,000	Idem.
	Calmon	342,254	1.190,300	5 de abril de 1909.
	Presidente Penna	367,424	1.114,800	Idem.
	Rio Caçador	392,052	838,920	1 de maio de 1910.
	Rio das Antas	420,852	815,000	Idem.
	Rio das Pedras	457,801	780,500	Idem.
	Rio Bonito	491,210	665,385	1 de setembro de 1910.
	Herval	530,926	547,000	Idem.
	Capinzal	570,171	483,320	20 de outubro de 1910.
	Rio do Peixe	606,368	435,000	Idem.
	Rio Uruguay	626,240	408,310	Idem.
Linha de S. Francisco	S. Francisco	0,000	2,000	1 de junho de 1910.
	Paraty	23,064	8,000	Idem.
	Joinville	40,350	6,500	Idem.
	Bananal	66,917	19,000	Idem.
	Jaraguá	77,130	30,000	Idem.
	Hansa	95,696	61,000	Idem.
Santa Catharina	Blumenau	0,000	19,250	3 de maio de 1909.
	Itoupava Seoca	2,800	20,750	Idem.
	Salto Weissbach	8,000	32,050	Idem.
	Passo Manso	11,500	37,250	Idem.
	Encano	16,000	44,850	Idem.
	Indayal	22,000	68,500	Idem.
	Warnow	30,700	78,750	Idem.
	Ascurra	41,700	88,650	1 de outubro de 1909.
	Aquidaban	50,200	91,750	Idem.
	Morro Pellado	61,600	115,500	Idem.
	Hansa	69,400	143,250	Idem.

Rêde Sul-Mineira

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Rede Sul-Mineira. (Estradas de Ferro Federaes Brasileiras).	Cruzeiro	0,000	514,012	14 de julho de 1884.
	Pedra Branca	6,080	553,272	1 de janeiro de 1902.
	Perequê	15,409	810,000	14 de julho de 1884.
	Tunnel	21,920	1.062,000	Idem.
	Passa Quatro	34,600	915,500	Idem.
	Itanhandú	46,500	893,000	Idem.
	Bom Retiro	51,100	880,000	Idem.
	Pouso Alto	59,920	875,500	Idem.
	Carmo	73,750	870,500	Idem.
	S. Lourenço	80,000	867,500	Idem.
	Soledade	89,394	865,500	Idem.
	Freitas	106,069	865,440	Idem.
	Conceições	125,704	853,000	Idem.
	S. Thomé	139,536	843,000	Idem.
	Cotta	156,700	842,628	1 de janeiro de 1902.
	Tres Corações	169,908	839,200	14 de julho de 1884.
	Flora	184,800	838,700	1 de junho de 1898.
	Varginha	204,293	894,300	28 de maio de 1892.
	Fluvial	227,003	762,300	15 de janeiro de 1893.
	Espera	241,568	758,000	19 de agosto de 1893.
	Pontalete	252,048	755,000	19 de novembro de 1893.
	Josino de Brito	272,152	750,000	10 de março de 1909.
Tronco — Cruzeiro a Monte Bello	Fama	277,515	751,500	1 de maio de 1895.
	Gaspar Lopes	294,263	778,100	30 de abril de 1897.
	Harmonia	306,583	751,000	20 de julho de 1897.
	Arcado	324,898	750,000	19 de agosto de 1897.
	Movimento	331,153	763,500	4 de dezembro de 1903.
	Engenheiro Trompowsky	346,618	755,800	28 de agosto de 1909.
	Monte Bello	360,435	703,300	Idem.
	Soledade	0,000	865,500	14 de julho de 1884.
	Silvestre Ferraz	15,574	893,200	15 de março de 1891.
	Parada do Ribeiro	24,501	953,760	1 de agosto de 1891.
	Christina	38,636	930,000	15 de março de 1891.
	Maria da Fé	57,838	258,000	27 de junho de 1891.
	Pedrão	67,302	1.050,000	1 de junho de 1907.
	Itajubá	85,182	838,700	25 de setembro de 1891.
	Piranguinho	97,262	834,700	19 de abril de 1892.
	Olegario Maciel	115,651	822,700	23 de agosto de 1894.
Ramal do Sapucahy	Rennó	129,806	817,200	1 de agosto de 1900.
	Affonso Penna	136,366	816,700	23 de agosto de 1894.
	Porto Sapucahy	147,123	815,100	9 de novembro de 1910.
	Pouso Alegre	165,138	813,500	21 de março de 1895.
	Borda da Matta	193,870	858,900	1 de agosto de 1895.
	Francisco Sá	209,391	930,558	17 de dezembro de 1895.
	Ouro Fino	225,113	862,450	12 de abril de 1896.
	Parada das Canellas	241,956	836,850	15 de maio de 1897.
	Silviano Brandão	255,660	826,600	Idem.
	Sapucahy	269,529	676,600	15 de dezembro de 1897.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Ramal da Barra	Soledade	0,000	865,500	14 de julho de 1884.
	Coxambú	23,162	900,000	15 de março de 1891.
	Baependy	30,616	905,000	23 de setembro de 1895.
	Fazendinha	42,375	917,053	31 de maio de 1910.
	Angahy	76,575	1.153,000	12 de outubro de 1911.
	Bueno Brandão	91,615	1.009,200	Idem.
	Carvalhos	109,509	1.093,500	12 de agosto de 1903.
	Livramento	133,257	1.193,900	12 de abril de 1901.
	Meio do Mundo	139,655	1.185,700	—
	Bom Jardim	154,960	1.154,100	2 de janeiro de 1897.
	Pacáu	166,345	1.271,900	30 de dezembro de 1895.
	Imbuzeiro	181,536	1.031,000	—
	Santa Rita	196,567	850,000	20 de junho de 1895.
	Joaquim Mattoso	210,752	593,000	15 de abril de 1893.
	José Leite	217,420	565,000	Idem.
	Pedro Carlos	231,707	541,000	Idem.
	Conservatoria	241,340	535,400	Idem.
	Paulo de Almeida	249,424	562,800	Idem.
	Ipiabas	260,165	748,000	20 de junho de 1893.
	Barra	284,465	548,000	Idem.
	Sant'Anna	292,255	654,200	Idem.
	Pirahy	309,430	746,000	Idem.
	Passa Tres	324,728	685,600	20 de outubro de 1891.
Ramal da Campanha	Freitas	0,000	865,440	14 de julho de 1884.
	Santa Catharina	24,000	840,000	13 de março de 1903.
	Bias Fortes	32,745	876,000	1 de fevereiro de 1894.
	Aguas Virtuosas	43,000	900,800	24 de março de 1894.
	Nova Baden	49,000	849,000	15 de março de 1901.
	Cambuquira	69,000	914,900	8 de outubro de 1894.
	Campanha	85,070	878,400	3 de março de 1895.
Ramal de Alfenas	Gaspar Lopes	0,000	778,100	30 de abril de 1897.
	Alfenas	7,580	844,900	31 de maio de 1910.

Rezende á Bocaina, Rio do Ouro, Santos a Jundiahy e ramal de Bragança

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	Suruby	0,000	397,280	15 de novembro de 1877.
	Plataforma	1,540	400,059	Idem.
	Babylonia	13,340	428,031	Idem.
...ssado á Bocaina	Estalo	17,035	450,036	Idem.
	Bambús	23,560	472,086	8 de janeiro de 1878.
	Formoso	28,336	497,086	Idem.
	Barreiro	38,810	507,000	19 de fevereiro de 1882.
	Cajú	0,000	1,811	15 de janeiro de 1883.
	Rua Bella (parada)	2,535	1,100	Idem.
	Bemfica	3,734	1,000	Idem.
	Praia Pequena (parada)	5,790	1,004	Idem.
	Venda Grande	7,000	16,120	Idem.
	Liberdade *(a)*	7,600	—	—
	Inhaúma	9,330	—	—
	Engenho do Matto	11,830	27,764	—
	Vicente Carvalho	13,465	22,814	—
	Irajá	14,770	17,664	15 de janeiro de 1883.
	Collegio (parada)	16,070	10,900	—
...Rio do Ouro	Areal	17,590	11,864	—
	Pavuna	21,560	2,375	15 de janeiro de 1883.
	Coqueiros (parada)	24,014	16,200	—
	Belford Roxo	27,400	—	—
	Itaipú (parada)	31,900	9,080	—
	Retiro	34,000	12,075	—
	Figueira (parada)	36,510	17,325	—
	José Bulhões	38,180	15,255	—
	Cachoeira (parada)	42,930	15,800	—
	Paineiras (parada)	45,040	21,300	—
	Rio do Ouro	49,453	40,705	15 de janeiro de 1883.
	S. Pedro	50,900	70,000	—
...amal de D. Anna Nery	Bemfica	0,000	1,000	—
	D. Anna Nery	1,202	16,400	—
...amal de Tinguá	José Bulhões	0,000	15,255	—
	S. Bernardino (parada)	2,320	10,195	—
	Igunassú	3,550	4,695	—
	Barreiras (parada)	8,108	15,205	—
	Tinguá	12,188	30,295	—
...amal da Repreza	Rio do Ouro	0,000	40,705	15 de janeiro de 1883.
	Represa do Rio do Ouro	2,607	118,075	Idem.
...amal da Penha	Vicente Carvalho	0,000	22,814	—
	Largo da Penha	4,700	—	—
	Fazenda Grande	6,521	—	—
...amal das Officinas	Liberdade	0,000	—	—
	Officinas	3,269	—	—

(a) Ligação com a Linha Auxiliar.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Santos a Jundiahy	Santos	0,000	2,120	(a) 16 de fevereiro de 1867
	Cubatão	12,300	2,594	Idem.
	Areaes	16,400	1,670	—
	Piassaguéra	18,900	5,700	—
	Raiz da Serra	22,000	20,700	8 de setembro de 1868.
	Alto da Serra	30,300	796,600	Idem.
	Campo Grande	34,880	757,302	Idem.
	Rio Grande	41,100	748,345	Idem.
	Ribeirão Pires	45,500	751,816	Idem.
	Pilar	53,100	703,402	Idem.
	S. Bernardo	60,383	743,050	Idem.
	S. Caetano	67,440	737,280	Idem.
	Ypiranga	71,625	728,000	Idem.
	Moóca	74,627	727,000	Idem.
	Braz	76,332	726,842	Idem.
	S. Paulo	78,470	737,297	Idem.
	Barra Funda	81,510	721,280	Idem.
	A. Branca	84,320	723,063	Idem.
	Lapa	86,050	725,014	Idem.
	Pirituba	90,320	731,988	Idem.
	Taipas	95,079	813,672	Idem.
	Perús	101,300	737,692	Idem.
	Cayeiras	106,000	721,268	Idem.
	Juquery	111,200	723,002	Idem.
	Belém	117,450	771,490	Idem.
	Campo Limpo	127,070	740,087	Idem.
	Varzea	133,900	720,558	Idem.
	Jundiahy	139,000	707,111	Idem.
Ramal de Bragança	Campo Limpo	0,000	740,000	4 de maio de 1884.
	Campo Largo	15,553	852,000	Idem.
	Caetetuba	29,431	744,500	Idem.
	Tanque	39,585	791,000	15 de agosto de 1884.
	Bragança	51,475	815,300	Idem.

(a) As datas de inauguração referem-se á linha primitiva. A inauguração da nova linha teve logar definitivamente em fevereiro de 1901.

Sorocabana e Ituana

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
	S. Paulo	0,000	736,000	10 de julho de 1875.
	Barra Funda	3,000	719,000	—
	Osasco	15,900	720,000	—
	Baruery	27,241	718,000	10 de julho de 1875.
	Cotia	36,546	735,000	Idem.
	S. João	48,144	780,000	Idem.
	Pinheirinhos	56,209	898,000	Idem.
	S. Roque	66,316	796,000	Idem.
	Mayrink	73,253	832,000	—
	Pantojo	77,973	791,000	—
	Rodovalho	83,217	779,000	—
	Piragibú	88,217	772,000	10 de julho de 1875.
	Inhaiba	92,495	700,000	—
	Passa Tres	98,785	602,000	—
	Sorocaba	110,382	549,000	10 de julho de 1875.
	G. Ottoreo	127,314	598,000	31 de dezembro de 1876.
	Ipanema	134,248	568,000	20 de outubro de 1877.
	Bacaetava	144,388	532,000	1 de agosto de 1880.
	Santo Antonio	154,327	525,000	—
	Boituva	164,390	638,000	16 de junho de 1882.
	C. Paineiras	169,300	610,000	—
Sorocabana e Ituana:	Cerquilho	177,316	574,000	1 de janeiro de 1869.
Linha tronco	Jurú-Mirim	189,835	551,000	—
	Laranjal	199,442	527,000	24 de junho de 1886.
	Kilometro 206	206,000	573,000	—
	Porcinas	212,656	490,000	—
	Conchas	221,280	472,000	21 de julho de 1887.
	Salgado	236,037	468,000	—
	Pyrambóia	247,985	472,000	1 de março de 1888.
	Remedios	258,416	502,000	—
	Alambary	270,673	664,000	3 de maio de 1888.
	Oity	280,100	574,000	—
	Victoria	292,457	523,000	20 de junho de 1888.
	Botucatú	308,910	777,000	20 de abril de 1889.
	Capão Bonito	316,402	876,000	7 de novembro de 1895.
	Toledo	330,150	822,000	—
	Egualdade	337,025	790,000	5 de março de 1887.
	S. Manoel	343,996	675,000	15 de julho de 1888.
	Rodrigues Alves	355,381	508,000	—
	Gramma	368,143	535,000	—
	Areia Branca	374,433	511,000	—
	Longóes	385,271	535,000	23 de outubro de 1898.
	B. Jardim	397,746	595,000	17 de janeiro de 1899.
	Agudos	411,650	594,000	20 de setembro de 1903.
	Conceição	427,352	606,000	1 de março de 1905.
	Bauru	438,439	499,000	12 de junho de 1905.
Prolongamento para o Porto Tibiriçá	Capão Bonito	0,000	871,000	7 de novembro de 1895.
	Morrinhos	18,000	640,000	Idem.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
			Metros	
Prolongamento para o Porto Tibiriçá. (Continuação)	Itatinga	31,000	701,000	7 de novembro de 1895.
	Andeades	49,000	687,000	Idem.
	Avaré	70,000	742,000	Idem.
	Barra Grande	88,000	752,000	Idem.
	Cerqueira Cesar	101,130	712,200	Idem.
	S. Bartholomeu	116,000	—	20 de abril de 1906.
	Mandury	125,094	701,000	Idem.
	B. Botelho	136,000	663,000	5 de abril de 1905.
	Bernardino de Campos	148,000	674,000	Idem.
	Jlha Grande	169,314	565,000	Idem.
	Ourinhos	197,798	—	31 de dezembro de 1908.
	Salto Grande	217,000	370.000	12 de outubro de 1909.
Linha de Itararé	Tatuhy	0,000	582,080	11 de julho de 1889.
	Morro Alto	21,250	659,000	11 de maio de 1895.
	Itapetininga	42,924	644,000	Idem.
	Cesario	59,907	606,000	16 de outubro de 1907.
	Herval	77,780	590,000	Idem.
	Engenheiro Hermillo	94,407	570,000	Idem.
	Aracassú	113,507	603,000	16 de fevereiro de 1908.
	Bury	133,107	588,000	4 de maio de 1908.
	Rondinha	146,707	658,000	31 de dezembro de 1908.
	Guahyra	168,384	668,000	1 de abril de 1909.
	Faxina	181,084	639,000	Idem.
	Itanguá	198,017	719,000	Idem.
	Engenheiro Maia	214,074	660,000	Idem.
	Gerita	229,630	690,000	Idem.
	Rio Verde	234,355	673,000	Idem.
	Ibity	243,990	782,000	Idem.
	Itararé	249,750	715,000	Idem.
Secção Ituana	Mayrink	73,253	832,000	Julho de 1897.
	Moreiras	84,504	836,000	—
	D. Catharina	95,300	811,000	—
	Pirapitinguy	110,880	664,000	—
	Ytú	126,202	552,000	17 de abril de 1873.
	Salto	133,426	521,000	2 de abril de 1873.
	Pimenta	144,833	545,000	11 de novembro de 1873.
	Itaicy	150,833	556,000	11 de fevereiro de 1879.
	Indaiatuba	156,307	601,000	—
	Cardeal	168,540	634,000	—
	E. Fausto	178,170	534,000	—
	Tiburcio	185,170	534,000	—
	Capivary	195,724	542,000	21 de outubro de 1875.
	Villa Raffard	199,283	508,000	—
	Mumbuca	210,682	534,000	—
	Rio Pedras	225,545	643,000	11 de outubro de 1876.
	Piracicaba	241,785	527,000	20 de fevereiro de 1877.
	C. Pinto	255,270	492,000	—

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Secção Ituana (Continuação)	Recreio	264,540	509,000	—
	Paraizo	271,404	519,000	—
	Xarqueada	279,336	603,000	21 de junho de 1886.
	S. Pedro	300,259	580,000	—
	Itaicy	150,833	556,000	11 de fevereiro de 1879.
Ramal de Jundiahy	Quilombo	160,020	598,000	—
	M. Serrat	166,086	642,000	—
	Itupeva	169,929	663,000	—
	Kilometro 180	180,000	678,000	—
	Jundiahy	193,933	705,000	17 de abril de 1878.
Ramal de João Alfredo	Piracicaba	241,785	527,000	20 de fevereiro de 1877.
	Chavo	249,019	486,000	3 de maio de 1888.
	Porto João Alfredo	266,447	475,000	Idem.
Ramal de Porto Martins	Victoria	292,467	526,000	1 de junho de 1893.
	Trezo de Maio	307,769	550,000	Idem.
	Araquá	314,647	460,000	—
	Porto Martins	322,539	433,000	—
Ramal de Pirajú	Mandury	441,385	701,000	20 de abril de 1905.
	A. Leonel	451,583	537,000	1 de outubro de 1905.
	Pirajú	466,765	501,000	Idem.
Ramal de Santa Cruz do Rio Pardo	B. Campos	464,717	674,000	5 de abril de 1908.
	Francisco Sodré	475,260	614,000	—
	Santa Cruz do Rio Pardo	488,607	460,000	5 de agosto de 1908.
Ramal de Tietê	Cerquilho	177,846	571,000	1 de janeiro de 1883.
	Tietê	185,885	421.000	Idem.

Victoria a Minas

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	ESTAÇÕES	POSIÇÃO KILOMETRICA	ALTITUDE	DATA DA INAUGURAÇÃO
Victoria a Minas: Linha Tronco	Argolas	0,000	2,000	13 de maio de 1904.
	Cariacica	17,260	34,600	Idem.
	A. Maia	28,873	4,606	Idem.
	Timbuhy	54,718	54,000	20 de dezembro de 1904.
	Fundão	63,400	38,695	15 de maio de 1905.
	Pendanga	71,381	51,000	Idem.
	Lauro Muller	80,400	27,000	Idem.
	João Neiva	91,230	59,500	20 de dezembro de 1905.
	Accioly	116,340	58,600	27 de julho de 1906.
	Baunilha	131,780	50,600	30 de agosto de 1906.
	Collatina	153,350	39,500	28 de dezembro de 1906.
	Porto Bello	179,560	49,000	8 de agosto de 1907.
	Maylasky	190,700	58,100	Idem.
	B. Guandú	202,000	69,500	—
	Natividade (a)	207,645	76,700	8 de agosto de 1907.
	Resplendor	244,740	92,000	4 de dezembro de 1908.
	Lajão	276,864	125,000	Idem.
	Cachoeirinha	312,940	135,050	18 de outubro de 1909.
	Derribadinha	341,430	148,244	31 de dezembro de 1909.
	Figueira	358,152	165,500	15 de novembro de 1910.
	Baguary	377,637	174,050	Idem.
	Pedra Corrida	398,850	191,000	1 de julho de 1911.
	Nack	423,186	208,100	28 de dezembro de 1911.
	Cachoeira Escura	443,162	210,400	30 de dezembro de 1912.
Curralinho á Diamantina	Curralinho	0,000	607,200	28 de maio de 1910.
	Roça do Brejo	22,500	548,000	Idem.
	Santo Hyppolito	39,000	509,806	13 de maio de 1911.
	Rodeador	68,100	669,400	12 de outubro de 1911.
	Riacho das Varas	84,596	950,000	10 de outubro de 1912.

(a) Posição da linha divisoria dos Estados de Espirito Santo e Minas: kilometro 206,400.

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912

Quadro n. 8

Numero de ordem	Designação das estradas	Locomotivas: Numero total	Locomotivas: Peso total maximo	Locomotivas: Peso total minimo	Locomotivas: Numero de rodas motrizes maximo	Locomotivas: Numero de rodas motrizes minimo	Locomotivas: Peso adherente maximo	Locomotivas: Peso adherente minimo	Carros de passageiros especiaes: Numero	Carros de passageiros especiaes: Peso morto médio	Carros de passageiros especiaes: Numero médio de logares	Carros de passageiros de 1ª classe: Numero	Carros de passageiros de 1ª classe: Peso morto médio	Carros de passageiros de 1ª classe: Numero médio de logares	Carros de passageiros de 2ª classe: Numero	Carros de passageiros de 2ª classe: Peso morto médio	Carros de passageiros de 2ª classe: Numero médio de logares	Carros mixtos de passageiros: Numero	Carros mixtos de passageiros: Peso morto médio	Carros mixtos de passageiros: Numero médio de logares	Numero total de carros de passageiros	Numero total de eixos dos carros de passageiros	Vagões para correio e bagagem: Numero	Vagões para correio e bagagem: Peso morto médio	Vagões para correio e bagagem: Capacidade média	Numero de ordem
			Tons.	Tons.			Tons.	Tons.		Tons.			Tons.			Tons.			Tons.					Toneladas	Toneladas	
	I — DA UNIÃO																									
1	Madeira-Mamoré	11	45,360	31,298	8	6	—	—	—	—	—	5	4 — 15,909 1 — 18,181	72	8	4 — 11,136 4 — 45,900	72	—	—	—	13	52	4	15,909	18,181	1
2	Rêde Ceará — Piauhy: Baturité	40	35,886	18,000	8	4	31,504	14,528	1	9.075	36	17	9,075	40	14	7,485	44	2	9,075	40	34	136	4	6,975	5,400	2
3	Rêde Ceará — Piauhy: Sobral	15	33,000	17,090	6	4	25,500	11,793	2	4,450	16	8	4,765	18	2	4,425	30	—	—	—	12	30	3	4,425	4,500	3
4	Central do Rio Grande do Norte	13	33,000	12.000	6	4	26.000	12.000	—	—	—	3	10,000	45	3	10,000	45	2	12,000	—	8	32	(a) 4	10,000	2 — 15,000	4
5	Great Western: Natal a Itamatahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
	Great Western: Conde d'Eu	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
7	Great Western: Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
8	Great Western: Central de Pernambuco	151	72,800	12,100	8	4	35,900	12,100	16	9,900	15	83	12,660	35,7	86	12,100	51	12	8,750	31,2	197	742	44	12,200	7,700	8
9	Great Western: Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
10	Great Western: Central de Alagôas e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
11	Great Western: Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
12	Great Western: Paulo Affonso	4	43,000	23,000	8	4	24,000	12,000	—	—	—	2	6,500	40	6	6,500	60	2	7,000	50	10	40	1	3,000	3,000	12
13	Rêde Bahiana: Alagoinhas a Propriá	17	37,000	20,600	6	4	27,000	13,000	—	—	—	9	10,000 7,130	16	16	7.910 9,400	61	3	9,150	41	28	102	8	3,600 8,550	4,500 10,000	13
14	Rêde Bahiana: S. Francisco	71	35,150	22,000	8	4	31,301	15,332	4	7,130 9,050	—	13	10,750	40,5	22	9,400 10,600	75	10	7,130 10,750	51	49	196	12	6,870 9,050	10.000	14
15	Rêde Bahiana: Central da Bahia	22	30,000	8,000	6	4	19,000	8,000	3	6,000	26	21	4,000 8,000	20	37	4,000 8,000	36	2	8,000	36	63	178	8	8,000	4,000	15
16	Central do Brazil	431	127,000	14,500	16	4	127,000	11,800	66	7,000 a 19,000	12 a 22	184	8,000 a 9,000	22 a 60	181	7,000 a 18,000	50 a 92	21	18,000	56	452	1.840	52	7,000 a 18,000	6,500 a 13,000	16
17	Rio do Ouro	15	38,750	12,000	8	4	32,000	12,000	1	6,000	—	4	9,000	43	6	9,000	60	5	9,000	52	15	60	(b) 1	5,200	10,000	17
18	Rêde Sul Mineira	68	47,200	14,530	8	4	38,000	10,530	6	11,100	37	15	11,100	37	15	10,700	60	16	10,700	45	52	208	22	5,000 10,000	7,100	18
19	Oéste de Minas	79	70,800	29,210	8	4	34,000	9,000	11	9,111	6	34	9,666	24,9	22	7,348	34,1	11	6,950	29	78	312	28	8,481	8,000	19
20	Goyaz: Formiga a Goyaz	7	39,462	27,790	8	6	31,473	25,600	—	—	—	2	12,400	32	3	11,100	48	2	11,100	41	7	28	(c) 4	8,000	8,000	20
21	Goyaz: Araguary a Catalão	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	12,400	44	4	11,100	44	1	11,90	—	8	32	4	10,300	—	21
22	Paraná	33	71,330	31,000	12	6	60,000	25,000	4	11,060 5,030	27	13	8,510	27,6	12	8.880	46,6	6	12,000	44	35	120	(d) 14	6 — 5.040 8 — 6,000	6,000 11,000	22
23	D. Thereza Christina	7	28,000	26,000	6	6	23,000	22,000	1	—	—	—	—	—	3	14,000	48	5	13,500	38	9	34	7	3,500	5,000	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	209	72,477	15,000	12	4	62,925	12,859	18	15.072	—	100	16,323	36	39	11,892	47,1	24	14.451	44,3	181	724	(e) 46	17,000 9,350	8,500 11,333	24
25	Itapura a Corumbá	26	42,500	30,000	8	4	37.500	25.500	4	—	40	4	12,000	40	6	13,663	80	2	12,800	42	16	64	4	10,440	6,200	25
26	Guaxupé a Itiguassú (f)	8	45,000	30,000	8	6	38,550	23,000	—	—	—	4	16,000	33	1	15,000	60	—	—	—	5	20	—	—	—	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																									
27	Alcobaça á Praia da Rainha	5	41,000	6,000	8	4	—	—	1	11,000	—	—	—	—	—	—	—	2	12,000	32	3	12	1	9,000	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	4	42,500	15,876	6	6	28,000	13,154	—	—	—	1	9,000	40	1	6,000	30	2	10,000	56	4	16	1	6,000	4,000	28

(a) Sendo dois para correio e dois para correio e bagagem.
(b) Bagagem e chefe de trem.
(c) Sendo dois para correio e bagagem e dois para correio, bagagem e chefe de trem.
(d) Sendo seis para correio e oito para correio e bagagem.
(e) Sendo dois só para correio e 44 para correio e bagagem.
(f) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas	Locomotivas: Numero total	Locomotivas: Peso total maximo	Locomotivas: Peso total minimo	Locomotivas: Numero de rodas motrizes maximo	Locomotivas: Numero de rodas motrizes minimo	Locomotivas: Peso adherente maximo	Locomotivas: Peso adherente minimo	Carros de passageiros especiaes: Numero	Carros de passageiros especiaes: Peso morto médio	Carros de passageiros especiaes: Numero médio de logares	Carros de passageiros de 1ª classe: Numero	Carros de passageiros de 1ª classe: Peso morto médio	Carros de passageiros de 1ª classe: Numero médio de logares	Carros de passageiros de 2ª classe: Numero	Carros de passageiros de 2ª classe: Peso morto médio	Carros de passageiros de 2ª classe: Numero médio de logares	Carros mixtos de passageiros: Numero	Carros mixtos de passageiros: Peso morto médio	Carros mixtos de passageiros: Numero médio de logares	Numero total de carros de passageiros	Numero total de eixos dos carros de passageiros	Vagões para correio e bagagem: Numero	Vagões para correio e bagagem: Peso morto médio	Vagões para correio e bagagem: Capacidade média	Numero de ordem
			Tons.	Tons.			Tons.	Tons.		Tons.			Tons.						Tons.						Tons.	
29	Recife a Limoeiro e ramaes (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
30	Victoria a Minas: Victoria á Itabira	15	51,416	42,176	6	6	24,828	20,000	2	10,757	—	5	12,600	26	4	12,500	50	4	11,850	57	15	60	6	6,450	10,000	30
31	Victoria a Minas: Corralinho á Diamantina	7	35,554	16,730	8	6	—	16,700	—	—	—	2	12,600	24	2	11,300	70	3	11,854	40	7	28	3	9,000	10,000	31
32	Leopoldina Railway: Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway: Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
34	Leopoldina Railway: Prolongamento da Barão de Araruama	3	27,000	—	8	—	23,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11,400	50	1	4	—	—	—	34
35	Leopoldina Railway: Carangola e ramaes	16	32,000	23,000	8	4	28,000	14,400	—	—	—	2	11,030	37	3	10,666	60	6	12,000	48	11	44	(b) 4	3 — 11,465 1 — 8,200	3 — 14,000 1 — 12,000	35
36	Leopoldina Railway: Santo Eduardo a Itapemirim (c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
37	Leopoldina Railway: Central de Macahé	3	16,000	13,600	4	4	12,000	8,200	—	—	—	—	—	—	1	10,770	60	1	10,900	51	2	8	(d) 1	8,070	10,000	37
38	Leopoldina Railway: Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
39	Leopoldina Railway: Sul do Espirito Santo	6	39,000	16,000	8	4	30,000	12,000	—	—	—	1	—	34	1	—	50	2	—	83	4	16	—	—	—	39
40	Leopoldina Railway: Caravellas e ramal (e)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
41	Corcovado	3	15,500	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4,500	66	—	—	—	—	—	—	3	6	—	—	—	41
42	Rezende á Bocaina	3	17,000	14,500	4	4	13,000	13,000	—	—	—	1	6,000	40	—	—	—	2	6,000	52	3	12	3	5,125	8,000	42
43	Bananal	2	13,000	14,000	6	4	18,000	13,805	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	9,700	45	2	8	2	—	—	43
44	Santos a Jundiahy	99	103,632	28,143	8	4	70,125	23,338	2	28,590	26	6	23,126	37,9	53	20,486	65,7	13	13, 95	52,2	115	410	(f) 34	3 — 21,423 31 — 8,000	3 — 14,150 31 — 8,120	44
45	Sorocabana e Ituana: Capão Bonito a Salto Grande	11	35,800	17,100	8	4	31,700	14,000	—	—	—	2	10,360	29	3	10 000	56	2	8,600	40	7	28	3	10,000	7,000	45
46	Sorocabana e Ituana: Tatuhy a Itararé	19	71,800	17,000	12	4	59,874	12,000	2	10,480	16	5	17,470	34	5	11,750	56	—	—	—	12	48	6	12,920	12,000	46
47	Baurú a Itapura	10	32,000	13,500	8	4	28,500	11,000	1	—	—	4	12,000	40	6	13,633	69	2	12,800	45	13	34	3	10,440	6,200	47
48	Rio Claro	72	54,975	21,200	8	4	39,462	12,700	8	9,580	13	25	11.821	33,5	28	10,657	64	15	10,730	49,2	76	304	(g) 23	3 — 8,800 20 — 10,743	2 — 23,m3 20 — 25,m3	48
49	Mogyana: Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	11	23,000	23,000	8	4	22,500	17,000	2	8,200	—	2	9,500	32	2	8,400	56	4	9,400	42	10	40	2	8,400	5,000	49
50	Mogyana: Jaguara a Araguary	5	32,500	24,000	6	6	24,800	19,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
51	Quarahim a Itaquy	10	36,300	23,000	6	4	21,000	8,000	—	—	—	3	6,500	21	24	6,000	48	3	6,500	32	10	40	2	6,500	6,000	51
52	S. Paulo-Rio Grande: Itararé a Uruguay	38	71,000	23,000	12	6	60,000	21,000	8	14,000	16	12	16,000	36	13	14,900	53	2	10,000	46	35	140	(h) 9	3 — 9,000 6 — 14,000	3 — 10,000 6 — 15,000	52
53	S. Paulo-Rio Grande: Linha de S. Francisco	3	30,000	12,000	6	6	26,000	10,000	—	—	—	2	10,750	36	5	11,000	36	—	—	—	7	28	2	10,500	10,000	53

(a) Utiliza-se do material da Great Western de que faz parte.
(b) Sendo tres de correio e bagagem e um de bagagem e animaes.
(c) Não tem material proprio — Utiliza-se do material da Carangola.
(d) Bagagem e animaes.
(e) Utiliza-se do material de outras linhas da rêde.
(f) Sendo tres para correio e 31 para correio e bagagem.
(g) Sendo tres para correio e 20 para correio e bagagem.
(h) Sendo tres para correio e seis para correio e bagagem.

MATERIAL RODANTE EFFECTIVO, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912

Quadro n. 8 A

Numero de ordem	Designação das estradas	Vagões para animaes: Numero	Vagões para animaes: Peso morto médio	Vagões para animaes: Capacidade	Vagões fechados para mercadorias: Numero	Vagões fechados para mercadorias: Peso morto médio	Vagões fechados para mercadorias: Capacidade	Vagões abertos para mercadorias: Numero	Vagões abertos para mercadorias: Peso morto médio	Vagões abertos para mercadorias: Capacidade	Vagões para inflammaveis: Numero	Vagões para inflammaveis: Peso morto médio	Vagões para inflammaveis: Capacidade	Vagões-plataforma: Numero	Vagões-plataforma: Peso morto médio	Vagões-plataforma: Capacidade	Vagões diversos: Numero	Vagões diversos: Peso morto médio	Vagões diversos: Capacidade	Vagões de lastro: Numero	Vagões de lastro: Peso morto médio	Vagões de lastro: Capacidade	Numero total de vagões	Numero total dos eixos dos vagões	Numero total dos eixos dos carros e vagões	Numero de locomotivas por kilometro	Numero de carro de passeio por kilometro	Numero de vagões por kilometro	Numero de eixos por kilometro	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																													
			Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.								
1	Madeira-Mamoré	8	9,363	18,181	26	11,590	18,181	—	—	—	—	—	—	125	7,636	18,181	35	—	—	40	10,227	27,272	238	—	1.004	0,03	0,03	0,65	2,75	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	16	5,800	10,500	116	6,219	10,600	79	4,618	10,600	—	—	—	27	4,618	10,500	—	—	—	—	—	—	242	—	1.104	0,09	0.08	0,57	2,28	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	32	3,150	10 cabeças	4	3,425	5,262	16	3,150	5,062	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	6,000	12,000	97	—	336	0,04	0,04	0,31	1,19	3
4	Central do Rio Grande do Norte	4	8,000	12,000	24	8,000	17,600	20	8,000	20,000	2	10,000	20,000	20	6,000	20,000	—	—	—	—	—	—	74	—	328	0,13	0,08	0,73	3,24	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy																													5
6	Great-Western — Conde d'Eu																													6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco																													7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	68	6,180	6,950	1157	6,160	14.050	566	3,810	8,650	24	4,110	6,330	487	9,250	17,000	53	6,520	6,800	—	—	—	2.399	—	9.703	0,10	0,13	1,64	6,64	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco																													9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal																													10
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez																													11
12	Great-Western — Paulo Affonso	1	3,000	2,400	22	3,000	3,600	4	2,500	3,000	—	—	—	6	2,500	3,600	4	3,620	5,580	—	—	—	33	—	114	0,04	0,09	0,32	1,00	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	27	7,775	22 cabeças	199	6,635	14,500	44	9,030	14.000	—	—	—	29	7,700	25,000	4	3,840	4,500 / 10,00	21	1,700	9,300	233	—	825	0.14	0,24	1,89	7,08	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	95	6,87 a 9,050	20 »	154	5,700 a 8,570	10,000 a 29,000	112	7,540 a 10,000	20,000	1	5,400	6,000	—	—	—	40	4,000 a 23,384	5,000 / 10,000	106	7,760	25,000	520	—	2.274	0.12	0,08	0,90	3,95	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	74	3,000	8 »	194	3,200	4,500	93	2,800	4,500	—	—	—	12	2,200	4,500	48	3,200	4,500	41	2.500	4,500	500	—	1.188	0,06	0,19	1,59	3,76	15
16	Central do Brazil	373	7 a 18,000	4 a 2 »	1510	9 a 15,000	10 a 14,000	641	6a 17,000	10 a 10,000	3	7 a 9,000	9 a 10,000	60	4 a 12,500	7 a 19,000	7	9,000	9,000	19	5 a 9,000	6 a 12,000	3.444	14.302	13.404	1,08	0,53	3,31	14,45	16
17	Rio do Ouro	2	5,650	8 cabeças	16	4,670	9,100	65	5,332	12,800	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	—	372	0,11	0,12	0,00	2.00	17
18	Rêde Sul Mineira	51	9,620	14 »	185	7.590	12,800	38	6,700	13,700	11	9,100	9,000	33	7,000	9,000	17	7,600	9,000	34	4,500	7,200	380	—	1.684	0,06	0,05	0,37	1,60	18
19	Oéste de Minas	90	5,699	7,530	203	4,858	7,561	34	5,103	8,260	14	7,550	8,571	—	—	—	10	5,550	9,700	110	5,515	9,818	578	—	2.621	0,06	0,05	0,41	2,00	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	10	8,820	17,000	16	8,781	16.875	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27	7,744	17,777	57	—	256	0,04	0,04	0,32	1,47	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	4	9,500	20,000	6	9,500	20,000	6	9,300	20,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	8,400	20,000	42	—	200	0,11	0,15	0,79	3,77	21
22	Paraná	6	5,000	6,000	397	18,166	18,500	45	6,400	16,000	6	4,000	6,000	57	3,000	6,000	16	3,100	6,000	57	2,600	3,000	598	—	1.926	0,08	0,08	1,43	4.64	22
23	D. Thereza Christina	16	3,500	6 cabeças	16	3,500	6,000	52	3,000	6,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	54	3.500	6,000	178	—	390	0,06	0,07	1,51	3,01	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	250	10,850	20,160	1004	9,229	17,085	49	7,453	11,347	—	—	—	37	8,146	17,188	62	6,000	—	150	6,000	8,000	2.088	—	8.652	0,09	0,08	0,96	3,98	24
25	Itapura a Corumbá	60	7,500	20,000	76	8,140	15,637	304	8,356	18,200	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	441	—	1.840	1,00	0,61	17,07	70,76	25
26	Guaxupé a Itiguassú (a)	—	—	—	67	7,000	15,000	30	7,800	15,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97	—	408	0,23	0,14	2,85	12,00	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																													
27	Alcobaça á Praia da Rainha	2	9,000	10,000	5	9,000	10,000	4	8,000	20,000	—	—	—	13	4,000	5,000	18	8,000	20,000	5	4,000	10,000	48	—	204	0,116	0,07	1,11	4,75	27
28	Caxias a Cajazeiras	1	5,000	15 cabeças	10	6,000	15,000	15	4,000	8,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2,000	4,000	31	—	130	0,05	0,05	0,39	1,06	28
29	Recife a Limoeiro e ramal (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	7	6,450	12 cabeças	30	7,143	13,600	101	7,246	10,712	3	10,430	20,000	—	—	—	—	—	—	3	5,800	10,000	150	—	660	0.03	0,03	0,36	1,55	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	6	11,820	16,000	18	9,182	20,000	—	—	—	—	—	—	31	9,000	20,000	—	—	—	6	4,400	12,000	53	—	231	0.08	0,08	0,02	2,76	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	—	—	—	10	7,763	13,200	5	7,037	13,300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	2,497	5,300	25	—	81	0,06	0,02	0,49	1,03	34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramal	7	3-8,033 / 4-7,746	3-14,000 / 4-14,250	101	7,050	11,534	10	7,463	15,000	—	—	—	—	—	—	(c) 1	6,550	15,000	—	—	—	123	—	536	0,05	0,05	0,55	2,40	35

(a) Faz parte da rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.
(b) Utiliza-se do material da rêde Great-Western, de que faz parte.
(c) Vagão de soccorro.

Numero de ordem	Designação das estradas	Vagões para animaes			Vagões fechados para mercadorias			Vagões abertos para mercadorias			Vagões para inflammaveis			Vagões-plataforma			Vagões diversos			Vagões de lastro			Numero total de vagões	Numero total dos eixos dos vagões	Numero total dos eixos dos carros e vagões	Numero de locomotivas por kilometro	Numero de carros de passageiros por kilometro	Numero de vagões por kilometro	Numero de eixos por kilometro	Numero de ordem
		Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade	Numero	Peso morto médio	Capacidade								
			Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.		Tons.	Tons.																
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	—	—	—	16	7,582	13,500	13	7,395	14,307	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	128	0,07	0,05	0,69	2,97	37
38	Leopoldina Railway — Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
39	Leopoldina Railway — Sul do E. Santo (b)	—	—	—	10	—	12,700	3	—	10,000	—	—	—	1	—	10,000	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—	39
40	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal (c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
41	Corcovado (d)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	0,78	0,78	—	—	41
42	Rezende á Bocaina	—	—	—	6	5,125	8,000	—	—	—	—	—	—	4	4,000	8,000	—	—	—	—	—	—	13	—	64	0,07	0,07	0,34	1,68	42
43	Bananal	1	2,000	7,000	4	1,500	5,000	1	1,020	7,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	48	0,07	0,14	0,28	1,71	43
44	Santos a Jundiahy	123	8,427	12,976	716	9,386	13,931	2.341	9,050	16,580	5	7,200	9,000	53	6.500	13,000	46	—	—	70	9,595	14,857	2.388	—	97.747	0,71	0,82	24,29	99,87	44
45	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	12	7,500	12,000	33	6,200	12,000	13	6,200	18,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	2,300	5,000	71	—	204	0,05	0,03	0,33	1,35	45
46	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	12	6,790	—	35	6,600	12,000	16	4,920	12,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	2,240	5,000	98	—	384	0,07	0,05	0,39	1,53	46
47	Baurú a Itapura	4	7,500	20,000	44	8,140	15,627	20	8,356	18,200	—	—	—	—	—	—	4	6,000	10,000	—	—	—	78	—	331	0,02	0,03	0,17	0,76	47
48	Rio Claro	64	8,051	13,750	689	8,140	14,720	521	6,817	16,372	—	—	—	102	7,184	10,000	5	—	—	20	5,420	10,000	1.415	—	5.064	0,08	0,09	1 70	6,84	48
49	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	2	6,000	7,500	54	5,100	7,500	—	—	—	—	—	—	18	4,200	7,500	—	—	—	—	—	—	86	—	384	0,04	0,03	0,31	1,40	49
50	Mogyana — Jaguara a Araguary	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
51	Quarahim a Itaqui	22	7,445	10,000	55	8,175	10,000	10	3,100	6,000	—	—	—	13	4,800	8,500	—	—	—	17	6,000	10,000	122	—	524	0,06	0,06	0,69	2,98	51
52	S. Paulo—Rio Grande — Itararé ao Uruguay	110	12,015	23,383	349	11,502	24,452	—	—	—	1	3,000	5,000	200	7,713	21,260	70	9,914	12,142	—	—	—	739	—	3.070	0,04	0,04	0,33	3,32	52
53	S. Paulo—Rio Grande — Linha de S. Francisco	—	—	—	9	11,000	24,000	5	6,000	12,000	—	—	—	15	7,000	16,000	—	—	—	—	—	—	31	—	112	0,03	0,07	0,33	1,16	53

(a) Utiliza-se do material da Caravangela.
(b) Além do material proprio, utiliza-se do material de outras linhas da rêde.
(c) Utiliza-se do material de outras linhas da rêde.
(d) Só transporta passageiros.

Quadro n. 9

ESPECIFICAÇÕES DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad	M.quad	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
1	Alagoinhas a Propriá	Ten-Wheel	19	36.200	28.000	8,0800	75,1000	3,594	11,20	0,508	0,406	6	1,143
		6 rodas conjug.	3	20.600	17.700	—	—	—	—	0,430	0,330	6	1,036
		Americano	4	21.200	18.600	—	—	—	—	0,430	0,330	4	1,069
2	Bananal	Mogul	2	19.000	16.820	4,6200	44,0000	2,560	8,50	0,500	0,320	6	0,978
		Americano	1	15.000	13.805	4,3000	28,6000	2,400	8,20	0,400	0,280	4	0,970
3	Baturité	Ten-Wheel	3	34.382	26.762	7,9300	82,2000	3,080	—	—	0,381	6	1,070
		Consolidation	3	35.834	27.484	7,9894	87,2000	3,080	—	—	0,457	8	0,962
		Americano	2	22.246	14.528	5,5600	42,3500	2,540	11,24	0,457	0,305	4	1,176
		Consolidation	4	34.750	30.750	8,8500	71,3800	2,780	11,30	0,457	0,381	8	0,942
		»	2	30.418	26.332	6,0700	71,1950	2,970	11,24	0,457	0,381	8	0,960
		»	4	35.866	34.504	6,2200	91,2300	3,600	11,24	0,508	0,406	8	0,946
		»	8	30.418	26.332	6,0700	71,1000	2,970	11,24	0,457	0,381	8	0,960
		Mogul	4	29.963	25.424	6,0400	71,4500	2,670	11,24	0,457	0,381	6	1,070
		»	5	25.878	21.792	6,1500	62,3000	2,090	11,24	0,457	0,356	6	1,070
		Ten-Wheel	3	32.231	25.424	8,5000	87,8900	3,740	11,24	0,457	0,381	6	1,070
		»	2	32.970	24.570	8,3200	73,0600	3,200	12,00	0,550	0,360	6	1,100
		Shunting	1	8.000	18.000	3,3400	40,2800	3,270	11,24	0,457	0,305	6	0,840
		»	1	22.098	22.098	4,5600	35,9000	2,560	11,24	0,406	0,380	6	0,830
		Mogul	4	23.878	19.792	—	41,2800	2,670	11,24	0,457	0,356	6	0,920
4	Caxias a Cajazeiras	Ten-Wheel	1	42.500	28.000	12,9023	57,9000	3,150	—	0,508	0,331	6	1,143
		Mogul	3	15.876	13.154	3,3768	17,1211	2,506	—	0,457	0,279	6	0,914
5	Central da Bahia		8	30.000	19.000	5,7500	47,5130	2,140	12,00	0,457	0,368	6	1,041
			3	30.000	24.000	3,9010	12,4000	2,979	12,00	0,508	0,381	6	1,142
			2	27.000	18.000	6,4100	47,6000	2,350	12,00	0,457	0,355	6	1,041
			4	18.000	18.000	3,7150	34,3300	2,700	12,00	0,482	0,309	6	0,965
			1	17.000	17.000	3,1580	36,4700	2,720	12,00	0,406	0,279	6	0,914
			2	18.000	12.200	3,0290	29,0770	2,500	12,00	0,432	0,293	4	0,914
6	Central do Brazil (bitola de 1m,60)	Americano (a)	3	39.911	22 680	8,0900	56,1600	3,025	9,14	0,610	0,381	4	1,441
		» (a)	15	56.712	22.752	10,4700	88,8400	3,533	9,14	0,610	0,432	4	1,676
		» (a)	10	56.712	22.752	10,4700	88,8400	3,558	9,84	0,610	0,432	4	1,676
		» (a)	17	56.712	22.752	8,7200	88,4900	3,545	9,14	0,610	0,432	4	1,676
		» (a)	6	56.638	23.680	11,2500	100,8200	3,545	9,14	0,610	0,444	4	1,575
		» (a)	20	60.355	28.857	11,1600	100,2800	3,543	9,85	0,610	0,444	4	1,575
		» (a)	19	72.479	28.857	12,7400	121,4900	3,507	12,05	0,610	0,457	4	1,702
		Ten-Wheel (a)	6	83.450	46.720	11,9100	171,1700	4,095	12,30	0,660	0,489	6	1,727
		» (a)	25	100.244	51.431	13,8600	185,3500	4,422	12,14	0,711	0,545	6	1,727
		» (a)	6	103.302	53.810	12,6500	212,9700	4,905	14,06	0,660 / 0,711	0,426 / 0,660	6	1,727
		Pacific (a)	10	127.000	52.700	—	—	—	12,30	0,711	0,545	6	1,727

(a) Para passageiros; no peso em marcha está incluido o tender.

Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
			Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
Central do Brazil (bitola de 1m,60)	Pacific (a)	6	108.000	54.930		—	—	12,30	0,711	0,545	6	1,727
	Mogul (a)	3	54.341	30 344	9,5800	87,1600	3,406	9,14	0,610	0,457	6	1,321
	» (a)	7	54.311	30.844	9,5800	87,1600	3,425	9,14	0,610	0,457	6	1,372
	» (a)	2	72.900	37.566	12,6500	121,7700	3,336	10,55	0,610	0,433	6	1,397
	» (a)	24	89.811	49.805	14,5100	136,3700	3,390	11,95	0,610	0,457	6	1,575
	Consolidation (a)	1	79.378	45.259	12,5600	133,9600	4,041	9,14	0,610	0,508	8	1,283
	» (a)	10	83.828	48.122	13,7600	150,3000	4,041	9,14	0,610	0,508	8	1,283
	» (a)	5	82.301	48.122	13,9500	149,2000	4,041	10,55	0,610	0,533	8	1,283
	» (a)	38	93.286	52.930	13,8600	155,5400	4,041	11,25	0,610	0,533	8	1,283
	» (a)	8	112.037	65.385	17,4900	222,6500	4,389	12,65	0,660	0,546	8	1,346
	» (a)	16	109.007	62.458	14,1400	223,1100	4,359	12,65	0,660	0,533	8	1,346
	» (a)	7	98.000	58.000	—	—	—	12,65	0,610	0,533	8	1,283
	Mastodonte	13	114.305	64.410	19,4100	185,2100	4,222	11,95	0,660	0,533		1,372
	Mallet (a)	3	138.028	93.440	11,3000	204,1500	5,490	14,06	0,660	0,444 / 0,711	12	1,270
	» (a)	3	125.000	94.200	—	—	—	14,00	0,660	0,457 / 0,711	4	1,283
	» (a)	16	173.000	127.000	—	—	—	15,40	0,660	0,508 / 0,813	16	1,283
	Manobras (a)	2	78.000	48.000	—	—	—	12,30	0,660	0,457	6	1,270
	» (a)	4	53.00	37.195	—	—	—	11,25	0,559	0,406	6	1,118
	Mach-tender (a)	2	23.817	20.412	4,2200	38,2700	3,023	9,84	0,457	0,320	6	0,965
	Four-wheel (a)	3	33.436	19.051	5,2200	45,6300	2,970	9,48	0,457	0,320	4	0,914
	Americano (a)	4	40.145	14.515	6,1400	53,5900	2,783	9,14	0,457	0,320	4	1,143
	» (a)	5	42.411	15 422	6,1400	53,5900	2,783	9,14	0,457	0,330	4	1,143
	» (a)	7	43.227	16.329	6,5100	62,8700	2,783	9,14	0,457	0,350	4	1,143
	» (a)	2	47.943	16.964	6,7400	66,4700	3,000	10,55	0,508	0,350	4	1,251
	» (a)	1	49.622	16.934	6,7400	65,4700	3,274	12,65	0,508	0,229 / 0,381	4	1,251
	» (a)	5	60.188	23.587	4,6900	68,1700	2,754	11,25	0,457	0,350	4	1,168
	Ten-wheel (a)	8	61.630	24.946	6,9900	75,3700	3,596	11,25	0,508	0,406	6	1,168
	» (a)	12	63.140	27.069	6,9900	75,3700	3,596	12,65	0,508	0,406	6	1,219
	» (a)	1	56.000	25.700	—	—	—	11,25	0,508	0,406	6	1,060
	Mogul (a)	5	34.926	19.051	6,5600	46,5900	2,600	9,14	0,457	0,330	6	1,041
	» (a)	4	41.050	18 144	4,7600	47,5400	2,618	9,14	0,457	0,330	6	1,041
	Consolidation (a)	1	41.776	19.957	6,1700	53,0100	3,088	9,14	0,457	0,356	8	0,940
	» (a)	5	56 006	28.123	7,9500	88,3000	3,161	9,14	0,508	0,403	8	0,940
	» (a)	15	52.676	29.483	8,0600	88,1500	3,552	9,14	0,508	0,406	8	0,940
	Mastodonte (a)	15	75.664	36.287	6,0300	95,9000	3,161	11,95	0,508	0,406	8	0,914
	Consolidation (a)	10	71.200	37.300	—	—	—	10,50	0,508	0,422	8	0,940
	» (a)	1	50.000	27.216	—	—	—	9,14	0,508	0,406	8	0,940
	» (a)	9	84.600	48.900	—	—		11,95	0,558	0,457	8	1,066
D. Thereza Christina	—	5	28.000	23 000	5,2380	46,4490	3,049	12,00	0,507	0,330	6	1,070
	—	2	28.000	22.000	5,2953	43,5690	2,830	12,00	0,507	0,318	6	0,920
Goyaz	Mogul	2	27.700	25.600	5,5600	71,5000	3,645	12,00	0,550	0,360	6	1,050
	»	2	30.800	26.626	7,5200	60,2000	2,750	10,80	0,457	0,331	6	1,067

(a) No peso em marcha está incluido o tender.

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
8	Goyaz	Ten-wheel	1	32.832	27.020	6,6000	94,2900	4,580	10,80	0,508	0,381	6	1,09
		Consolidation	2	39.462	34.478	6,0500	100,8000	3,500	11,25	0,558	0,421	8	1,06
		Mogul (a)	25	61.979	29.160	9,8470	83,5160	3,149	10,90	0,508	0,406	6	1,06
		» (a)	42	63.401	30.370	9,7540	83,0340	3,175	10,90	0,508	0,406	6	1,06
		12 rodas (a)	7	72.647	35.816	9,6610	114,2660	3,505	10,90	0,557	0,457	8	1,06
		Consolidation (a)	6	61.700	30.176	8,9180	68,4670	2,972	10,90	0,457	0,381	8	0,946
		Americano (a)	6	61.925	19.805	9,8470	83,5160	3,149	10,90	0,508	0,406	4	1,422
		Consolidation (a)	6	58.980	30.176	8,9180	68,4670	2,972	10,90	0,457	0,381	8	0,946
		Americano (a)	3	34.546	15.000	6,4100	53,3240	2,900	9,50	0,508	0,356	4	1,067
		» (a)	2	40.642	16.000	5,9380	53,3240	2,900	9,50	0,508	0,356	4	1,067
		Mogul (a)	1	40.642	22.099	5,9080	53,3240	2,900	8,20	0,508	0,356	6	1,067
		3 eixos conj.	1	27.331	22.251	4,0870	49,2360	2,900	10,20	0,508	0,353	6	1,067
		Prairie (a)	2	35.155	23.978	6,4100	53,3240	2,900	10,20	0,508	0,356	6	1,067
		» (a)	3	38.640	25.909	6,2210	58,5260	2,900	10,90	0,508	0,381	6	1,067
		2 eixos conj.	3	20.321	15.241	3,0650	40,8750	2,700	8,80	0,457	0,291	4	0,965
		Americano	2	25.401	18.289	3,7150	51,0940	2,700	9,50	0,508	0,356	4	1,067
		4 rodas	1	12.193	12.193	4,0000	48,7700	2,700	8,10	0,305	0,203	4	0,762
9	Great-Western	Ten-Wheel (a)	4	45.214	17.882	4,3630	56,0140	2,800	8,80	0,533	0,330	6	1,016
		» » (a)	3	45.722	25.401	7,3100	70,5900	3,600	10,90	0,508	0,406	6	1,143
		Consolidation (a)	5	50.802	24.385	7,8900	73,9300	3,600	10,90	0,508	0,406	8	0,940
		» (a)	2	42.674	22.353	7,1500	71,0500	2,900	10,90	0,508	0,381	8	0,940
		Mogul (a)	2	44.703	20.321	6,9600	64,2700	2,900	10,90	0,457	0,381	6	0,991
		» (a)	1	35.532	15.241	4,8300	53,6300	2,800	9,11	0,520	0,317	6	1,016
		3 eixos conj.	1	14,250	14.250	—	—	—	8,80	—	—	6	0,762
		Americano (a)	1	34.546	15.241	5,2000	57,7700	2,800	7,80	0,508	0,324	4	1,219
		Mogul (a)	1	35.532	15.241	4,8300	53,6300	2,800	7,80	0,508	0,324	6	1,067
		» (a)	3	43.690	24.385	7,2400	61,1100	2,700	11,20	0,508	0,393	6	1,143
		» (a)	1	43.690	24.385	7,2400	61,1100	2,700	10,90	0,457	(0,234 / 0,406)	6	0,991
		» (a)	5	43.690	24.385	7,2400	61,1100	2,700	10,90	0,457	0,381	6	0,991
		2 eixos conj. (a)	1	30.930	16.257	5,9400	36,4000	2,700	9,50	0,457	0,330	4	0,991
		Americano	5	25.401	16.257	4,2700	34,1700	2,500	8,80	0,457	0,279	4	1,067
		4 rodas	2	14.225	14.225	5,6300	60,5600	2,700	8,60	0,381	0,254	4	0,838
		Prairie (a)	4	33.500	23.360	6,1300	58,4200	2,700	9,50	0,457	0,368	6	0,911
10	Paulo Affonso	—— (a)	2	43.000	24.000	—	—	2,900	8,44	0,556	0,380	8	0,970
		—— (a)	1	37.000	18.000	—	—	2,600	14,00	0,556	0,355	6	1,067
		—— (a)	1	23.000	12.000	—	—	3,250	8,44	0,403	0,320	4	0,914
11	Leopoldina Railway — Barão de Araruama (prolongamento)	Consolidation (a)	3	45.000	28.000	7,4100	66,7000	2,895	10,70	0,457	0,381	8	0,965
	Leopoldina Railway — Carangola	Passageiros (a)	3	43.338	16.104	6,3600	55,1400	2,737	10,70	0,457	0,330	4	1,194
		» (a)	1	36.000	15.000	6,2500	56,9300	2,807	9,30	0,457	0,324	4	1,194
		» (a)	1	41.400	14.000	5,7300	58,5000	2,032	9,30	0,457	0,330	4	1,066
		Consolidation (a)	8	53.000	28.000	7,0800	89,8300	3,555	10,70	0,508	0,407	8	0,970
		» (a)	1	45.000	27.000	6,8300	66,7400	2,895	10,70	0,457	0,381	8	0,970
		Mogul (a)	2	43.000	21.000	6,0200	55,1000	2,622	10,70	0,458	0,357	6	1,040

(a) Está incluido o peso do tender carregado.

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
11	Leopoldina Railway — Central de Macahé	Double-Ender	1	15.600	8.200	3,8640	19,6020	2,485	8,00	0,406	0,229	4	1,065
		» »	1	15.000	8.200	3,1350	16,6200	2,210	8,00	0,406	0,229	4	0,966
		Forney	1	17.800	12.000	4,2840	25,8200	2,692	10,00	0,406	0,279	4	0,940
	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	Mogul	2	30.000	30.000	—	—	—	10,60	0,508	0,336	6	0,972
		Consolidation	1	27.000	23.000	—	—	—	10,6	0,457	0,381	8	0,965
		—	1	25.500	16.300	—	—	—	10,60	0,457	0,330	4	1,057
		—	1	16.000	12.000	—	—	2,100	8,60	0,355	0,228	4	0,762
		—	1	18.000	13.000	—	—	—	8,00	0,406	0,305	4	0,876
		Double-Ender	3	16.300	10.000	4,2800	23,4100	2,488	9,00	0,406	0,254	4	1,011
	Leopoldina Railway — Norte	Ten-Wheel (a)	2	39.200	20.000	6,0250	46,6400	2,475	10,00	0,457	0,330	6	0,970
		» (a)	1	36.000	18.000	5,4800	39,7200	2,488	9,30	0,457	0,305	6	0,965
		» (a)	1	32.000	15.000	5,1200	31,2400	2,565	9,30	0,457	0,305	6	1,067
		» (a)	1	42.900	21.000	6,5000	50,8400	2,647	10,00	0,457	0,356	6	1,067
		Americano (a)	2	47.500	16.300	5,7300	67,7200	3,000	10,00	0,508	0,356	4	1,307
		»	3	23.000	17.000	4,6400	48,1200	2,757	9,04	0,407	0,330	4	1,155
12	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguara e Ramal de Caldas	Ten-Wheel	6	24.000	19.000	5,4800	56,7600	2,909	9,84	0,457	0,356	6	1,028
		Consolidation	2	28.000	22.500	5,5800	58,0600	2,957	9,84	0,457	0,381	8	0,914
	Mogyana — Jaguara a Araguary	Ten-Wheel	4	24.000	19.000	5,4800	56,7600	2,909	9,84	0,457	0,356	6	1,028
		»	1	32.500	24.800	7,0000	72,3200	2,090	11,25	0,508	0,381	6	1,016
		Mogul	6	30.000	25.500	4,1000	33,6000	3,450	10,00	0,458	0,380	6	1,070
13	Noroeste do Brazil (Baurú a Itapura)	Consolidation	6	42.500	37.000	7,4000	65,0000	2,900	12,00	0,508	0,482	8	1,067
		Ten Wheel	7	36.300	29.000	8,0000	60,0000	3,600	12,00	0,508	0,406	6	1,143
		Mogul	2	33.000	27.000	4,7000	65,0000	2,892	10,00	0,400	0,340	6	0,900
		Americano	11	13.232	8.164	2,2500	22,0000	2,640	9,00	0,406	0,254	4	0,838
14	Oeste de Minas (bitola de $0^m,76$)	»	2	25.351	17.690	3,9900	63,5400	4,260	10,00	0,457	0,304	4	0,965
		»	1	18.260	12.247	2,7500	40,0000	3,950	12,00	0,406	(0,177 / 0,304)	4	0,939
		»	3	19.250	11.285	3,2500	70,0000	3,950	12,00	0,406	(0,177 / 0,304)	4	0,838
		»	2	21.535	13.730	3,0000	29,7500	3,950	12,00	0,406	(0,177 / 0,304)	4	0,838
		»	2	19.850	14.590	3,0000	20,5000	3,950	12,00	0,406	(0,177 / 0,304)	4	0,838
		Ten-Wheel	7	18.315	12.957	3,0000	29,7500	2,920	10,00	0,406	0,304	6	0,838
		Consolidation	5	24.495	22.120	2,9000	41,000	3,950	10,00	0,406	0,380	8	0,838
		»	10	21.935	19.485	2,7500	41,0000	3,950	12,00	0,406	(0,202 / 0,355)	8	0,838
		»	2	25.515	23.000	2,4500	41,0000	3,950	12,00	0,406	(0,228 / 0,381)	8	0,838
		Americano	1	26.305	17.000	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,580	(0,241 / 0,381)	4	1,219
14	Oeste de Minas (bitola de $1^m,00$)	»	2	21.535	17.000	4,6450	83,6100	3,960	11,25	0,406	(0,190 / 0,330)	4	0,965
		»	4	25.400	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,508	0,355	4	1,244
		»	3	20.411	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,406	0,304	4	1,092
		»	1	20.400	17.000	4,6450	83,6100	3,960	10,50	0,406	0,304	4	1,092
		Consolidation	2	30.300	20.000	4,6450	83,6100	4,410	12,00	0,457	0,381	8	0,965

(a) Inclusive o peso do tender carregado.

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
14	Oeste de Minas (bitola de 1m,00)	Consolidation	8	36.000	21.772	6,3170	95,8000	4,419	12,60	0,508	0,381	8	0,92
		Mogul	1	23.133	17.000	4,3450	83,6100	3,960	11,25	0,406	0,330	6	1,041
		Ten-Wheel	12	33.000	21.772	6,8740	94,3000	4,570	11,25	0,508	0,381	6	1,02
		—	2	31.700	23.100	6,0470	60,0150	3,580	12,00	0,508	0,381	6	0,97
		Consolidation	12	33.914	30.000	7,8400	80,5530	3,200	10,12	0,508	0,406	8	0,91
		Mogul	10	26.332	22.700	6,5950	64,2210	2,755	10,00	0,508	0,381	6	0,99
15	Paraná	Ten-Wheel	2	41.763	32.060	9,6420	107,8700	3,660	12,00	0,559	0,432	6	1,22
		—	4	—	33.000	—	—	—	—	0,508	0,457	6	1,142
		Mallet	3	—	30.000	—	—	—	—	0,508	0,406	12	1,067
		Americano	4	32.200	12.700	5,6253	52,3818	2,690	9,84	0,356	0,305	4	1,092
		»	1	23.900	13.600	5,5023	81,7500	2,780	9,84	0,457	0,330	4	1,02
		Mogul	9	31.500	19.950	5,5649	80,4894	3,400	9,84	0,457	0,381	6	1,02
		»	3	33.500	25.000	8,1773	97,5276	3,700	12,65	0,508	0,432	6	1,22
		Consolidation	2	33.030	30.300	5,2137	81,2122	3,400	12,65	0,508	0,381	8	0,99
		»	7	31.000	27.900	5,2137	81,2122	3,400	9,84	0,508	0,381	8	0,94
		»	15	31.400	30.960	5,2137	81,2122	3,400	12,65	0,508	0,241 / 0,406	8	0,94
16	Paulista (Secção Rio Claro)	Ten-Wheel	2	42.300	36.000	12,0416	104,5000	—	14,25	0,508	0,457	6	0,96
		Consolidation	2	32.600	28.800	6,0509	74,0506	2,590	12,65	0,508	0,394 / 0,534	8	1,01
		Ten-Wheel	14	42.180	35.380	9,2000	107,3924	—	14,00	0,508	0,457	6	1,22
		Mogul	4	31.800	29.500	5,3100	51,2549	3,580	14,25	0,508	0,381	6	0,90
		»	4	45.812	34.020	9,2900	87,6078	4,570	14,25	0,508	0,432	6	1,22
		»	2	48.900	32.600	9,2900	122,0300	4,570	14,25	0,508	0,457	6	1,22
		»	3	54.975	39.462	8,6400	97,0504	3,424	12,65	0,558	0,406	6	1,16
		Shunting	2	8.000	8.000	2,3200	18,2400	1,810	—	0,300	0,200	4	0,73
17	Quarahim a Itaquy	Americano	6	23.000	14.000	5,0200	36,4160	2,560	—	0,510	0,330	4	1,07
		Pacific	2	37.000	21.000	6,0000	57,2300	3,120	—	0,510	0,350	6	1,00
		Consolidation	5	47.200	32.270	9,0100	88,3000	3,488	11,40	0,559	0,407	8	1,067
		Mogul	4	28.500	20.480	5,8700	60,5000	2,936	10,00	0,458	0,356	6	0,99
		»	4	30.400	20.480	5,8700	60,5000	2,936	10,00	0,458	0,356	6	0,99
		»	6	32.350	16.530	6,1700	45,5000	2,936	10,00	0,458	0,318	6	0,94
		Americano	4	43.500	15.225	6,1000	62,0000	3,010	10,00	0,458	0,356	4	1,32
		»	3	26.300	16.300	7,3000	62,9100	2,930	11,40	0,457	0,356	4	1,72
		Mogul	4	24.000	20.500	6,4000	51,7400	2,510	11,40	0,457	0,356	6	1,0
		»	4	14.500	14.500	3,0300	28,7800	3,380	11,40	0,406	0,279	6	1,03
		»	2	27.000	23.500	7,3700	51,7500	2,940	11,40	0,457	0,381	6	1,05
18	Rêde Sul-Mineira	Americano	3	20.000	12.000	5,1600	27,8000	3,310	10,00	0,406	0,254	4	0,965
		»	1	26.300	13.300	5,9000	47,2400	2,940	10,00	0,454	0,356	4	1,190
		»	6	26.000	16.000	7,3000	52,9100	2,930	10,00	0,508	0,381	4	1,088
		»	2	26.000	16.000	6,4500	54,7500	2,980	10,00	0,508	0,381	4	0,965
		»	3	22.000	16.000	6,0600	53,7100	2,700	10,00	0,407	0,305	4	1,130
		Ten-Wheel	2	46.500	38.000	9,4000	100,4500	3,645	12,00	0,559	0,432	6	1,32
		Mogul	1	27.000	20.000	3,0300	28,7800	3,380	10,00	0,407	0,320	6	1,02
		»	1	24.000	15.000	4,0700	45,0200	3,380	10,00	0,457	0,305	6	0,94
		»	1	24.000	19.500	6,8100	50,7000	2,940	10,00	0,405	0,305	6	0,99

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cylindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
		Mogul	1	24.900	20.500	6,4000	54,7400	2,540	14,00	0,457	0,356	6	0,935
		»	4	27.000	23.500	7,3700	54,7500	2,940	10,00	0,508	0,381	6	1,080
		»	2	37.700	32.700	10,2900	87,6000	3,240	12,60	0,558	0,432	6	1,068
		Consolidation	3	33.500	29.000	9,2400	64,3300	3,550	10,00	0,508	0,406	8	0,940
		»	3	26.450	21.740	8,9000	112,3000	3,250	12,60	0,470	0,410	8	1,100
19	Rezende á Bocaina	Inglez	1	17.000	13.000	—	—	2,550	9,00	0,460	0,287	4	1,040
		Mogul	1	23.595	16.900	5,7524	80,4893	2,950	9,84	0,457	0,335	6	1,915
		Americano	2	23.900	13.600	5,5023	81,7500	2,780	9,84	0,457	0,350	4	1,180
		»	4	22.246	15.518	5,5641	42,3523	2,542	10,24	0,457	0,305	4	1,168
		—	3	22.680	19.051	6,0250	46,6400	2,016	10,00	0,457	0,335	6	1,057
20	Rio de Ouro	Consolidation	2	35.800	31.700	8,0000	60,0000	3,000	10,60	0,508	0,406	8	1,054
		Americano	1	20.000	12.000	5,5641	42,3623	2,542	9,00	0,450	0,300	4	1,010
		Ten-Wheel	1	29.030	21.772	6,7800	55,7000	3,058	10,60	0,508	0,406	6	1,143
		Pacific	5	81.835	53.035	15,3000	148,5570	4,279	14,06	0,660	0,546	6	1,677
		»	10	69.199	52.730	14,3060	173,2650	4,862	14,06	0,660	0,508	6	1,676
		Americano	4	47.447	31.293	10,1250	109,7310	3,465	12,55	0,609	0,457	4	1,828
		»	10	45.720	25.380	8,3640	83,9840	3,350	10,54	0,609	0,425	4	1,619
		»	7	36.576	23.368	8,3640	83,9840	3,355	10,54	0,609	0,425	4	1,616
		Consolidation	10	75.046	67.360	14,3060	130,9890	4,293	14,06	0,660	0,546	8	1,372
		»	2	50.132	32.578	11,4260	127,6450	4,026	14,05	0,660	0,508	8	1,371
		»	11	53.267	49.784	10,2100	111,4800	3,816	9,84	0,609	0,469	8	1,257
21	Santos a Jundiahy	Mogul	18	43.230	36.677	9,0110	102,4690	3,366	10,50	0,609	0,457	6	1,264
		»	3	46.736	32.004	8,3640	83,2280	3,905	9,84	0,609	0,406	6	1,203
		Consolidation	3	103.632	70.845	15,3000	188,5570	4,270	14,06	0,660	0,546	8	1,295
		Manobras	7	23.143	28.143	5,0350	64,7980	3,197	9,84	0,508	0,355	4	1,244
		»	2	33.528	33.528	6,7840	80,0500	3,308	9,84	0,609	0,406	6	1,249
		»	4	36.576	30.436	6,5030	84,5300	3,353	9,84	0,609	0,406	6	1,231
		»	3	38.750	33.760	6,7840	74,7840	3,057	10,54	0,559	0,406	4	1,214
		Consolidation	14	25.000	22.950	5,9000	69,9500	3,120	—	0,457	0,381	8	0,944
		»	2	26.000	23.838	6,7000	62,0000	3,120	—	0,457	0,328 / 0,381	8	0,944
		Mogul	2	22.000	18.880	4,6000	65,0000	3,120	—	0,457	0,355	6	1,050
		Ten-Wheel	5	31.772	29.030	8,0800	73,1600	3,594	—	0,508	0,406	6	1,143
		» »	12	35.000	28.400	6,8000	77,7000	3,630	-	0,508	0,406	6	1,143
		» »	15	35.450	28.600	—	—	3,504	—	0,508	0,408	6	1,143
		» »	6	34.400	31.304	6,8000	75,7000	3,036	—	0,508	0,254 / 0,331	6	1,143
		Americano	7	23.000	15.232	—	—	—	—	0,558	0,355	4	1,371
		»	2	31.750	15.872	—	—	—	—	0,60	0,381	4	1,371
		»	6	20.400	19.376	—	—	—	—	0,558	0,406	4	1,371
		Manobra	2	23.000	21.000	5,5000	30,5000	3,300	10,00	0,457	0,355	6	0,850
		Mogul	6	25.000	21.000	5,9000	50,1000	2,500	10,00	0,457	0,355	6	0,955
22	S. Francisco	»	4	25.000	21.000	4,8700	45,1300	2,627	10,60	0,457	0,355	6	1,066
		»	2	30.000	26.000	4,7000	65,3000	2,750	10,60	0,457	0,381	6	1,056

Numero de ordem	Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cilindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro	Numero de ordem
				Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.	
23	S. Paulo-Rio Grande (Linha Itararé)	Ten-Wheel	12	31.000	30.000	8,8400	74,8400	3,553	12,00	0,508	0,406	6	1,11	
		» »	9	44.000	33.000	11,0550	134,8900	3,910	11,60	0,508	0,457	6	1,143	
		Mallet	3	71.200	60.000	10,4050	164,5250	5,180	14,00	0,508	(0,394 / 0,610)	12	1,167	
		Mogul	1	25.800	21.500	4,8700	45,1300	2,621	10,06	0,457	0,325	6	1,067	
		»	1	30.000	26.000	4,7000	65,3000	2,750	10,60	0,457	0,381	6	1,067	
23	S. Paulo-Rio Grande (Linha S. Francisco)	—	1	12.000	10.000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,350	0,240	6	0,656	
		—	1	24.000	20.000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,460	0,317	6	1,000	
		—	2	35.000	25.000	4,7000	65,3000	2,750	10,00	0,500	0,400	6	1,000	26
24	Sobral	Americano	1	19.026	12.684	5,1700	44,8200	2,650	10,00	0,457	0,303	4	1,011	
		»	1	17.690	11.793	4,4600	34,0000	2,650	10,00	0,457	0,303	4	1,112	
		Mogul	2	22.680	19.051	5,5000	55,9700	2,500	10,00	0,457	0,255	6	1,067	
		Ten-Wheel	2	31.100	24.870	6,5900	72,2200	3,400	12,00	0,507	0,355	6	1,112	
		» »	4	33.000	25.500	6,8100	75,1920	3,227	12,00	0,559	0,360	6	1,190	
25	Sorocabana e Ituana. — Linha Tibagy	Americano	1	17.100	14.000	14,2000	37,2400	2,600	9,20	0,457	0,305	4	1,067	
		»	3	20.000	20.000	12,2000	62,7000	2,800	9,66	0,508	0,356	4	1,143	
		Consolidation	7	35.800	31.700	20,2000	91,2000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	0,914	
		»	1	29.800	25.800	7,7100	64,0000	2,900	11,24	0,457	0,381	8	0,914	
		Ten-Wheel	5	34.700	27.700	7,0300	64,5000	3,600	11,21	0,508	0,407	6	1,147	
		Mallet	2	71.800	59.874	10,0800	150,4000	5,180	14,06	0,558	0,406	12	1,067	7
	Ramal de Itararé	Americano	2	17.100	14.000	4,5600	37,2400	2,600	9,30	0,457	0,305	4	1,067	
		»	4	29.000	20.000	6,9000	76,3000	2,800	9,66	0,508	0,356	4	1,143	
		Consolidation	3	35.800	31.700	7,7100	71,7000	3,600	10,60	0,508	0,406	8	0,916	
		Ten-Wheel	1	34.700	27.700	8,0000	61,7000	3,640	10,60	0,508	0,406	6	1,143	
		Manobras	2	19.000	14.000	3,7000	14,1500	2,600	10,60	0,400	0,300	4	0,800	
		»	4	15.200	11.200	3,7000	31,0000	2,630	10,60	0,457	0,200	4	0,657	
		»	1	—	—	—	—	2,567	—	0,457	0,279	4	1,067	
		»	2	10.626	12.496	4,0500	27,2700	2,474	9,10	0,406	0,270	4	0,940	
		»	6	12.850	12.850	3,6000	25,8000	2,360	8,20	0,360	0,250	6	0,800	
26	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	Americano	4	—	—	4,1400	48,7000	2,750	9,50	0,500	0,320	4	1,250	
		»	2	22.325	13.926	5,9700	59,0300	3,779	9,10	0,457	0,330	4	1,041	
		»	2	22.504	13.944	5,9700	59,0300	2,770	9,10	0,457	0,330	4	1,041	
		»	3	23.895	15.004	5,0900	59,0300	2,779	12,40	0,457	(0,203 / 0,356)	4	1,143	
		»	10	26.600	16.500	5,1500	56,0000	2,600	12,00	0,500	0,330	4	1,250	
		»	1	26.530	16.551	6,8300	63,6300	3,036	11,20	0,508	0,331	4	1,372	
		Mogul	6	19.400	16.820	4,0500	44,9900	3,000	8,50	0,500	0,320	6	0,960	
		»	6	22.612	18.103	5,3200	46,0100	2,461	9,10	0,457	0,330	6	0,910	
		»	3	22.300	18.103	4,5900	47,4000	2,614	9,10	0,457	0,330	6	1,041	
		»	4	25.356	21.037	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,356	6	1,041	
		»	4	22.349	18.678	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,356	6	1,041	
		»	6	22.349	18.678	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,356	6	1,041	
		»	8	22.906	19.278	6,3400	52,1200	2,627	9,10	0,457	0,356	6	1,041	
		»	3	25.286	21.614	6,2400	56,1600	2,627	11,20	0,457	0,356	6	1,041	
		»	2	—	—	7,0000	60,9000	3,150	12,00	0,505	0,380	6	1,190	

Designação das estradas	Typo	Numero de locomotivas de cada typo	Peso em marcha	Peso adherente	Caldeira: Superficie de aquecimento: Directa	Caldeira: Superficie de aquecimento: Tubular	Caldeira: Comprimento dos tubos	Caldeira: Timbre	Curso dos pistões	Diametro dos cilindros	Rodas motrizes: Numero	Rodas motrizes: Diametro
			Kilog.	Kilog.	M.quad.	M.quad.	Metr.	Atms.	Metr.	Metr.		Metr.
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	Mogul	1	23.842	19.917	4,5300	47,4900	2,614	12,40	0,457	(0,203 / 0,356)	6	1,041
	»	2	27.148	23.223	6,7900	58,8700	2,756	11,20	0,457	0,381	6	1,067
	»	3	28.677	24.108	7,2500	61,1800	2,756	9,10	0,508	0,381	6	1,041
	»	2	28.077	24.108	7,2500	61,1800	2,756	9,10	0,508	0,381	6	1,067
	»	2	28.077	24.108	7,2500	61,1800	2,756	10,60	0,508	0,381	6	1,067
	»	9	26.150	21.750	5,6100	60,8100	2,540	10,60	0,457	0,381	6	1,067
	»	33	27.700	—	5,4700	63,5900	2,920	12,00	0,550	0,360	6	1,050
	Consolidation	34	34.100	29.375	5,8300	87,5000	3,600	12,00	0,500	0,430	8	0,950
	»	1	34.100	29.375	5,8000	97,8000	3,600	12,00	0,500	0,400	8	0,950
	»	2	29.665	26.248	6,7100	80,9600	3,359	9,30	0,508	0,331	8	0,940
	»	3	31.842	27.730	7,8700	88,9400	3,550	9,10	0,508	0,406	8	0,940
	Ten-Wheel	5	31.162	26.990	7,4800	79,4500	3,556	10,60	0,508	0,406	8	0,940
	» »	2	—	—	4,3700	56,0000	2,783	9,20	0,535	0,330	6	1,046
	» »	17	13.500	30.000	7,2300	104,4000	3,500	12,00	0,508	0,406	6	1,143
	» »	3	43.000	30.000	7,1300	a) 95,3100	3,500	12,00	0,508	0,406	6	1,143
	Mallet	17	72.177	32.925	10,4000	164,5300	—	14,06	0,508	(0,406 / 0,635)	10	1,054
Victoria a Minas — Linha de Victoria a Minas	Mogul	2	22.200	19.976	6,1200	55,1800	2,750	12,00	0,459	0,360	6	1,067
	»	1	23.000	20.000	5,7000	54,3700	2,800	12,00	0,450	0,350	6	1,000
	»	4	25.424	19.976	6,4100	55,6470	2,530	12,00	0,455	0,350	6	1,025
	Ten-Wheel	8	31.440	19.976	7,5760	74,8310	3,400	12,00	0,500	0,350	6	1,025
	Ferney	2	13.700	13.700	4,1000	41,9000	3,450	12,00	0,450	0,300	6	0,935
Linha de Curralinho	Ten-Wheel	2	28.030	21.700	4,8600	85,7000	3,610	12,00	0,460	0,355	6	1,067
	Consolidation	2	35.777	31.770	6,9000	105,6700	3,500	12,00	0,510	0,405	8	1,067
	»	1	35.234	23.080	6,2000	124,4000	3,820	12,00	0,460	0,405	8	1,067

(a) Os superaquecedores teem uma superficie de 30m2,9000.

PROCEDENCIA DO MATERIAL RODANTE

Quadro n. 10

Numero de ordem	Designação das estradas		Locomotivas: Americanas	Inglezas	Francezas ou suissas	Belgas ou outras	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio a vapor	Com freio de mão	Altura dos engates	Carros de passageiros: Americanos	Inglezes	Francezes	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Vagões: Americanos	Inglezes	Francezes ou suissos	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																																				
1	Madeira-Mamoré		11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	238	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
2	Rêde Ceará Piauhy	Baturité	33	1	—	6	—	—	—	—	30	—	0,72 a 0,79	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98	80	—	61	—	—	—	—	—	—	0,72 a 0,79	2
3		Sobral	11	—	—	4	6	Westinghouse	—	—	—	4	0,68 a 0,70	10	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	17	16	—	45	25	—	—	—	—	—	—	0,68 e 0,70	3
4	Central do Rio Grande do Norte		6	1	—	6	8	»	—	—	4	1	0,70	1	—	—	6	1	—	—	—	—	8	0,70	—	14	—	53	7	6	Westinghouse	—	—	74	0,70	4
5	Great Western	Natal a Itamatahy																																		5
6		Conde d'Eu																																		6
7		Recife a S. Francisco																																		7
8		Central de Pernambuco	22	125	4	—	—	—	88	—	137	151	0,74	16	135	—	42	4	—	—	88	—	134	0,74	179	1.379	29	285	27	—	—	—	—	1.630	0,74	8
9		Sul de Pernambuco																																		9
10		Central de Alagôas e ramal																																		10
11		Ribeirão a Cortez																																		11
12		Paulo Affonso	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	0,71	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,71	38	—	—	—	—	—	—	—	—	38	0,71	12
13	Rêde Bahiana	Alagoinhas a Propriá	—	7	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	118	115	—	—	—	—	—	—	—	—	13
14		S. Francisco	41	15	—	15	—	—	—	—	—	—	0,58 a 0,64	15	22	—	11	—	—	—	—	—	—	—	181	4	—	325	9	—	—	—	—	—	—	14
15		Central da Bahia	2	17	—	3	—	—	—	—	—	22	0,66	—	60	—	3	—	—	—	—	—	—	0,66	—	494	—	6	—	—	—	—	—	500	0,66	15
16	Central do Brazil		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
17	Rio do Ouro		10	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	78	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul-Mineira		39	26	—	3	57	Westinghouse	2	—	9	68	0,67 a 0,76	26	29	—	—	1	15	Westinghouse	—	—	52	0,67 a 0,76	161	209	—	29	50	—	—	—	—	389	0,72 a 0,76	18
19	Oeste de Minas		79	—	—	—	—	—	—	—	—	79	0,70 a 0,75	24	42	—	5	—	—	—	—	—	78	0,70 a 0,75	146	55	—	282	95	—	—	—	—	578	0,70 a 0,75	19
20	Goyaz	Formiga a Goyaz	5	—	—	2	7	Westinghouse	—	—	—	7	0,75	3	—	—	4	—	7	Westinghouse	—	—	7	0,75	1	—	—	56	—	57	Westinghouse	—	—	57	0,75	20
21		Araguary a Catalão	6	—	—	—	6	»	—	—	—	—	0,70	8	—	—	—	—	8	»	—	—	—	0,70	—	—	—	42	—	42	»	—	—	—	0,70	21
22	Paraná		26	—	—	7	22	»	9	—	2	—	0,75	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	0,75	—	—	598	—	—	—	—	—	—	598	0,75	22
23	D. Thereza Christina		—	7	—	—	—	—	—	—	7	7	0,71	—	9	—	—	—	—	—	—	—	9	0,71	—	178	—	—	—	—	—	—	—	178	0,71	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul		81	8	14	106	—	—	193	Eames e Gresham	4	—	0,78	71	7	8	33	12	—	—	181	Eams. Gres.	131	0,78	300	2	2	1.651	133	—	—	433	Gresham	2.088	0,78	24
25	Itapura a Corumbá		26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	441	—	—	—	119	—	—	—	25
26	Guaxupé a Itiguassú (a)		4	—	—	4	—	—	8	—	—	8	0,685	—	—	—	1	—	—	—	5	—	5	0,685	—	—	—	—	97	—	—	—	—	97	0,685	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																																				
27	Alcobaça á Praia da Rainha		2	—	1	2	5	Westinghouse	—	—	—	5	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras		4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	0,60 e 0,69	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	0,58	34	—	—	—	—	—	—	—	—	31	0,58 e 0,64	28
29	Recife a Limoeiro e ramal (b)		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
30	Victoria a Minas	Victoria á Itabira	12	—	2	1	12	Westinghouse	—	—	3	—	0,80	—	—	12	2	7	Westinghouse	—	—	8	0,80	71	—	51	17	—	11	Westinghouse	—	—	150	0,80	30
31		Curralinho á Diamantina	—	—	—	7	6	»	1	—	—	7	0,75	—	—	—	7	—	—	—	—	7	0,75	—	—	—	53	—	—	—	—	—	53	0,75	31
32	Leopoldina Railway	Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
33		Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
34		Prolongamento da Barão de Araruama	3	—	—	—	—	—	3	Eames	—	—	0,70	—	—	—	—	1	—	Eams	—	—	—	0,70	—	—	—	25	—	—	—	—	—	25	0,70	34
35		Carangola e ramaes	12	4	—	—	—	—	9	—	—	7	0,60 a 0,80	6	1	—	—	—	—	—	—	11	0,70	29	51	—	6	37	—	—	—	—	—	123	0,70	35

(a) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.
(b) Utiliza-se do material da Rêde Great Western de que faz parte.

Numero de ordem	Designação das estradas	Locomotivas: Americanas	Inglezas	Francezas ou suissas	Belgas ou outras	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio a vapor	Com freio de mão	Altura dos engates	Carros de passageiros: Americanos	Inglezes	Francezes	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Vagões: Americanos	Inglezes	Francezes ou suissos	Belgas ou outros	Brazileiros	Com freio de ar comprimido	Systema	Com freio de vacuo	Systema	Com freio de mão	Altura dos engates	Numero de ordem
36	Leopoldina Railway — S. Eduardo a Itapemirim (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	3	—	—	—	—	—	3	Eames	—	—	0,70	—	—	—	—	2	—	—	2	Eams.	—	0,70	—	—	—	—	30	—	—	—	—	30	0,70	37
38	Leopoldina Railway — Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
39	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	4	—	—	2	—	—	2	—	—	4	0,80	3	—	—	—	1	—	—	—	—	4	0,80	9	5	—	—	—	—	—	—	—	14	0,80	39
40	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
41	Corcovado	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	(c)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Rezende á Bocaina	—	3	—	—	—	—	—	—	—	2	0,60	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,60	13	—	—	—	—	—	—	—	—	13	0,60	42
43	Bananal	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	0,80	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	0,80	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	0.80	43
44	Santos a Jundiahy	—	99	—	—	—	—	99	—	—	—	1,06	—	115	—	—	—	—	—	115	—	—	1,06	—	3.388	—	—	—	—	—	3.388	—	—	1,06	44
45	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	5	6	—	—	—	—	—	—	—	—	0,71	—	—	2	—	5	—	—	3	—	3	0,71	47	(d)	—	—	—	—	—	—	—	47	0,71	45
46	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	16	1	—	2	—	—	19	—	—	19	0,75	7	—	—	—	5	—	—	12	—	12	0,75	—	—	—	—	98	—	—	—	—	98	0,75	46
47	Baurú á Itapura	3	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	76	—	—	—	—	—	—	47
48	Rio Claro	71	1	—	—	72	Westinghouse	—	—	—	—	0,76	71	5	—	—	—	76	Westinghouse	—	—	—	0,75	465	344	—	524	85	1.415	Westinghouse	—	—	—	0,76	48
49	Mogyana — Ribeirão Preto á Jaguara e ramal	—	11	—	—	—	—	11	—	—	11	0,685	—	—	—	10	—	—	—	10	—	10	0,685	—	9	(e)	—	75	—	—	—	—	84	0,685	49
50	Mogyana — Jaguara a Araguary	—	5	—	—	—	—	5	—	—	5	0,685	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
51	Quarahim a Itaquy	—	10	—	—	—	—	—	—	10	—	0,80	—	10	—	—	—	—	—	—	—	10	0,80	—	122	—	—	—	—	—	8	—	122	0,80	51
52	S. Paulo — Rio Grande — Itararé a Uruguay	32	—	—	6	—	—	26	—	10	2	0,75	28	—	—	7	—	—	—	31	—	4	0,75	13	—	—	310	416	—	—	470	—	260	0,75	52
53	S. Paulo — Rio Grande — Linha de S. Francisco	2	—	—	1	—	—	3	—	3	—	0,75	7	—	—	—	—	—	—	—	—	7	0,75	2	—	—	25	4	—	—	—	—	31	0,75	53

(a) Não tem material proprio. Utiliza-se do material da Carangola.
(b) Utiliza-se do material de outras linhas da Rêde.
(c) Não foi dada a procedencia de 3 carros de passageiros.
(d) Não foi dada a procedencia de 24 vagões.
(e) Não foi dada a procedencia de 2 vagões.

PESSOAL EXISTENTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1912

Quadro n. 11

Numero de ordem	Designação das estradas	Administração central: Directoria: Director	Directoria: Superintendente	Secretaria	Contabilidade geral	Thesouraria	Almoxarifado	Telegrapho	Total	Trafego: Escriptorio geral	Estações	Trens	Total	Locomoção: Escriptorio geral	Officinas	Tracção	Total	Via-permanente: Escriptorio central	Engenheiros residentes	Conductores	Mestres de linha	Feitores	Trabalhadores	Total	Total do pessoal	Effectivo do pessoal por kilometro: Administração central	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																														
1	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	1	—	3	27	2	9	—	42	10	131	69	213	39	105	69	214	6	—	7	—	41	251	313	782	0,09	0,51	0,32	0,74	1,87	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	1	—	1	7	—	4	—	13	—	105	22	127	3	47	28	78	—	—	—	9	36	335	380	598	0,04	0,38	0,23	1,13	1,78	3
4	Central do Rio Grande do Norte	1	—	3	8	2	7	—	21	3	36	19	58	1	50	52	103	—	—	—	112			112	294	0,20	0,57	1,02	1,11	2,91	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	—	—	—	—	—	1	—	1	3	48	18	69	—	29	22	51	4	—	—	132			136	257	0,01	0,42	0,31	0,82	1,56	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	1	—	8	—	—	5	—	8	3	171	29	203	2	133	67	202	5	1	—	163			169	582	0,01	1,10	1,09	0,91	3,11	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	6	—	6	6	277	57	340	1	47	25	73	1	—	—	186			187	605	0,05	2,60	0,55	1,43	4,63	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	4	212	64	280	5	328	67	400	3	1	—	250			254	934	—	1,04	1,49	0,91	3,47	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	(a) 2 1	— —	18 2	169 —	16 —	113 3	— —	318 6	47 3	— 199	— 41	47 243	46 2	— 70	— 46	46 118	38 2	— —	— —	— 173			38 175	449 542	— 0,03	— 1,25	— 0,61	— 0,90	— 2,79	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	1	—	2	—	—	3	—	6	3	199	41	243	2	70	46	118	2	—	—	173			175	542	0,03	1,25	0,61	0,90	2,79	10
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	13	—	2	13	15	—	—	—	41			41	69	—	0,45	0,52	1,43	2,40	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	1	—	—	2	—	1	—	4	—	18	4	22	—	25	4	29	—	—	—	42			42	97	0,03	0,19	0,25	0,37	0,84	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá (b)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37	6	43	—	—	10	10	—	—	—	130			130	183	—	0,31	0,08	0,94	1,33	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	1	—	9	42	4	25	—	81	9	205	74	378	7	524	131	657	20	—	—	459			479	1.605	0,14	0,65	1,16	0,83	2,78	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	—	—	9	—	1	7	—	17	3	138	31	172	5	111	47	163	2	1	—	292			295	647	0,05	0,54	0,52	0,93	2,04	1
16	Central do Brazil (d)	—	—	—	—	—	—	—	524	—	—	—	4.723	—	—	—	4.031	—	—	—	—	—	—	4.013	13.294	0,25	2,33	1,98	1,98	6,54	1
17	Rio de Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
18	Rêde Sul-Mineira	3	—	7	38	5	22	—	75	21	356	140	517	7	276	255	538	5	2	—	1.182			1.189	2.319	0,07	0,49	0,51	1,13	2,21	1
19	Goyaz — Formiga a Tigre	—	—	7	3	3	—	—	13	9	36	9	54	—	48	15	63	—	—	—	—	—	—	178	308	0,07	0,31	0,37	1,02	1,92	1
20	Goyaz — Araguary a Goyaz	4	—	1	2	3	—	—	10	2	16	3	21	—	—	3	3	—	—	—	1	7	52	60	94	0,18	0,39	0,05	0,13	1,77	2
21	Paraná	1	—	—	35	3	2	—	41	7	379	149	535	5	271	171	447	6	—	—	718			724	1.747	0,09	1,28	1,07	1,73	4,19	
22	D. Thereza Christina	1	—	4	5	1	3	—	14	—	20	3	33	3	41	14	58	—	—	—	109			109	213	0,11	0,27	0,49	0,92	1,39	
23	Oeste de Minas	1	—	5	47	7	16	—	76	27	385	165	577	21	377	157	555	14	1	—	836			851	2.059	0,05	0,39	0,36	0,56	1,35	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	1	—	17	56	6	28	—	108	20	507	227	751	27	803	445	1.248	20	19	—	2.417			2.456	4.563	0,04	0,35	0,58	1,13	2,10	
25	Itapura a Corumbá	2	—	1	6	1	4	—	14	4	20	7	31	1	76	7	84	2	—	—	42			44	173	0,53	0,19	3,23	1,69	6,65	
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	46	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	41	93	0,09	1,35	0,18	1,20	2,82	
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																														
27	Alcobaça á Praia da Rainha	3	—	5	1	1	—	—	10	6	15	1	22	4	53	9	46	6	1	1	1	8	55	73	151	0,23	0,51	1,06	1,69	3,51	
28	Caxias a Cajazeiras	1	—	2	4	—	1	—	5	—	8	5	13	—	18	5	23	—	—	—	1	6	72	79	120	0,06	0,16	0,29	1,01	1,53	
29	Recife a Limoeiro e ramaes (c)	—	—	—	—	—	6	—	6	3	297	42	342	2	59	55	116	7	—	—	269			276	740	0,02	1,27	0,43	1,02	2,74	2
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	1	—	6	9	2	2	7	27	3	67	32	102	4	63		67	7	—	—	405			412	608	0,03	0,22	0,15	0,93	1,37	3
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	3	17	4	24	—	15	7	22	—	—	—	2	11	122	135	181	—	0,28	0,26	1,59	2,14	3
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	3	24	—	27	—	—	—	—	—	1	1	1	11	59	73	100	—	0,29	—	0,78	1,07	3
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	—	—	—	—	—	—	—	—	7	13	6	26	1	—	7	8	5	1	—	1	3	27	37	71	—	0,50	0,16	0,72	1,38	3

(a) Pessoal commum a todas as linhas da rêde.
(b) O pessoal da administração central é o mesmo da linha de S. Francisco.
(c) Além do pessoal proprio serve a essa linha o pessoal commum ás linhas da Great Western.
(d) Não está incluido o pessoal extraordinario.

Numero de ordem	Designação das estradas		Administração central: Directoria: Director	Administração central: Directoria: Superintendente	Administração central: Secretaria	Administração central: Contabilidade geral	Administração central: Thesouraria	Administração central: Almoxarifado	Administração central: Telegrapho	Administração central: Total	Trafego: Escriptorio geral	Trafego: Estações	Trafego: Trens	Trafego: Total
35	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes	—	—	—	—	—	—	—	11	—	186	32	218
36		S. Eduardo a Itapemirim	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
37		Central de Macahé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
38		Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
39		Sul do Espirito Santo	—	1	2	1	1	2	—	7	5	7	3	15
40		Caravellas e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
41	Corcovado		1	—	—	—	—	—	—	1	1	1	4	6
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	1	—	1	—	—	—	2	—	8	2	10
44	Santos a Jundiahy		1	—	10	63	5	20	—	108	12	2.261	135	2.408
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	2	—	3	32	5	3	—	45	12	63	4	79
46		Tatuhy a Itararé	2	—	3	32	5	3	—	45	—	92	29	121
47	Baurú a Itapuca		2	—	1	6	1	4	—	14	4	127	17	148
48	Rio Claro		5	—	2	101	5	47	—	163	15	565	69	649
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	—	—	—	—	—	—	—	43	—	—	—	334
50		Jaguara a Araguary	—	—	—	—	—	—	—	43	—	—	—	134
51	Quarahim a Itaquy		1	—	1	4	1	1	—	8	—	42	3	45
52	S. Paulo-Rio Grande.	Itararé a Uruguay	1	—	5	31	2	9	—	48	9	288	135	342
53		Linha de S. Francisco	—	—	—	—	6	2	—	8	1	17	8	26

Numero de ordem	Designação das estradas		Locomoção: Escriptorio geral	Locomoção: Officinas	Locomoção: Tracção	Locomoção: Total	Via-permanente: Escriptorio geral	Via-permanente: Engenheiros residentes	Via-permanente: Conductores	Via-permanente: Mestres de linha	Via-permanente: Feitores	Via-permanente: Trabalhadores	Via-permanente: Total	Total do pessoal	Effectivo do pessoal por kilometro: Administração central	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Total	Numero de ordem
35	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes	2	151	37	190	—	2	1	2	20	152	177	593	0,04	0,98	0,86	0,79	2,67	35
36		S. Eduardo a Itapemirim	—	—	—	—	—	1	3	1	7	67	79	107	—	0,30	—	0,85	1,15	36
37		Central de Macahé	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	26	45	—	0,36	0,07	0,60	1,0	37
38		Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
39		Sul do Espirito Santo	2	42	6	50	2	1	—	1	12	84	100	172	0,09	0,19	0,62	1,25	2,15	39
40		Caravellas e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40
41	Corcovado		1	2	4	7	1	—	—	—	—	5	6	20	0,26	1,56	0,18	1,56	5,26	41
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal		—	—	5	5	—	—	—	—	—	15	15	32	0,07	0,36	0,17	0,54	1,14	43
44	Santos a Jundiahy		22	1.160	642	1.833	20	—	—	1.954			1.974	6.393	0,77	17,32	13,19	14,20	45,48	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	—	—	6	6	6	1	—	163			170	300	0,21	0,36	0,03	0,78	1,38	45
46		Tatuhy a Itararé	—	—	58	58	10	1	1	4	42	276	334	558	0,18	0,48	0,23	1,34	2,23	46
47	Baurú a Itapuca		—	76	64	140	—	—	—	362			362	664	0,03	0,33	0,32	0,83	1,52	47
48	Rio Claro		5	556	240	801	—	5	—	11	87	650	753	2.366	0,20	0,78	0,93	0,91	2,85	48
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	—	—	—	554	—	—	—	—	—	—	350	1.331	0,16	1,43	2,07	1,30	4,96	49
50		Jaguara a Araguary	—	—	—	62	—	—	—	—	—	—	252	546	0,17	0,65	0,22	0,90	1,94	50
51	Quarahim a Itaquy		—	38	4	42	—	—	—	86			86	181	0,04	0,25	0,21	0,49	1,03	51
52	S. Paulo-Rio Grande.	Itararé a Uruguay	6	245	101	352	12	—	—	1.235			1.247	1.989	0,05	0,39	0,40	1,41	2,25	52
53		Linha de S. Francisco	3	46	8	57	1	—	—	98			99	190	0,08	0,27	0,59	1,03	1,97	53

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Quadro n. 12

Numero de ordem	Designação das estradas	Extensão média em trafego	Numero de passageiros transportados a qualquer distancia: 1ª classe	2ª classe	Total	Numero de passageiros-kilometro: 1ª classe	2ª classe	Total	Numero de passageiros referidos á extensão média: 1ª classe	2ª classe	Total	Percurso médio de um passageiro: 1ª classe	2ª classe	Total	Numero médio de logares por trem de passageiros e mixtos: Offerecidos	Occupados	Numero medio de logares por carro de passageiros: Offerecidos	Occupados	Taxa de utilização dos carros de passageiros	Peso: Passageiro-kilometro	Morto dos carros-kilometro em serviço de passageiros	Morto de carro por passageiro	Numero de ordem
		Kilows.																					
	I — DA UNIÃO																						
1	Madeira-Mamoré	314,935	3.004	18.857	(a) 21.861	322.035	4.737.566	(a) 2.059.[illegible]	1.022,1	5 516,5	6.538,9	107,1	92,1	94,2	137,9	11,9	72,0	6,2	8,69	144.167	4.787.915	2,3	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	423,628	103.101	125.936	(b) 229.007	6.238.402	6.805.450	(b) 13.043.[illegible]	14.736,2	13.034,6	30.790,7	60,5	54,0	56,9	166,6	75,8	41,6	18,9	45,51	913.070	5.789.738	0,4	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	308,877	20.092	32.136	(b) 53.228	1.215.108	1.899.405	(b) 3.114.[illegible]	4.057,6	6.189,8	10.247,3	61,9	59,1	60,2	107,1	35,7	23,2	7,7	33,42	220.120	1.829.171	0,6	3
4	Central do Rio Grande do Norte	100,944	9.221	13.082	22.306	345.945	593.049	938.[illegible]	3.427,1	5.904,7	9.331,8	37,5	43,5	41,1	87,6	31,8	45,0	6,9	36,28	65.940	642.970	0,7	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	164,620	15.252,5	28.038	43.290,5	984.474	1.032.162	2.016.[illegible]	5.980,3	10.096,9	16.077,2	64,5	53,3	61,1	305,6	49,6	44,1	7,2	16,22	185.295	4.535.349	1,7	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	180,455	79.291,5	160.694,5	239.986	2.403.427	4.182.916	6.586.[illegible]	13.654,2	22.847,3	36.498,5	34,1	25,7	27,4	334,6	33,7	42,8	3,7	8,58	461.044	13.434.452	1,9	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	130,931	104.231,5	335.057,5	439.289	4.889.640	10.271.816	15.161.[illegible]	37.336,6	78.434,1	115.770,7	46,9	30,7	34,5	442,7	74,4	42,4	7,7	18,03	1.064.302	24.538.654	1,6	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	205,382	123.613	844.667,5	1.273.280,5	7.777.284	12.351.704	20.128.[illegible]	29.305,9	46.543,1	75.849,0	18,1	14,6	15,8	384,3	64,9	43,7	7,2	16,23	1 409.039	35.110.687	1,7	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	193,938	40.514,5	159.764	200.278,5	2.037.603	5.947.749	7.985.[illegible]	10.508,5	30.673,1	41 181,6	50,3	37,2	39,9	306,8	53,9	42,8	7,9	18,53	553.081	12.452 747	1,5	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	167,951	63.084,5	133.655	196.739,5	2.676.805	5.176.238	7.853.[illegible]	15.937,7	30.819,4	46.757,1	42,4	38,7	39,9	329,9	51,9	42,2	6,6	15.73	519.713	14.674.729	1,8	10
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	28,657	6.541	30.419,5	36.960,5	110.264	420.831	531.[illegible]	3.847,7	14.655,1	18.532,8	16,8	13,8	14,3	190,2	29,8	43,0	6,9	15,69	37.177	954.291	1,7	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	115,136	912	1.926	2.838	41.502	100.148	141.[illegible]	385,5	869,8	1.255,3	48,7	51,9	50,9	105,2	9,6	43,4	4,4	9,46	10.126	211.874	1,4	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	116,421	10.262	27.768	38.030	741.221	1.664.658	2.405.[illegible]	6.392,5	13.783,2	20.175,7	72,5	57,8	61,8	201,9	47,6	46,4	10,9	23,57	164.422	1.938.082	0,9	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	575,410	151.861	427.522	579.383	8.498.009	14.005.694	22.491.[illegible]	11.230,8	24.338,1	38.538,9	58,9	32,7	38,3	270,4	52,5	57,1	11,1	19,43	1.553.586	18.820.577	0,8	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	316,660	27.733	59.226	87.959	1.337.490	2.231.689	3.569.[illegible]	4.223,7	7.047,6	11.371,3	48,2	37,0	40,6	191,6	22,4	30,7	6,3	22,78	249.843	3.118.856	0,8	15
16	Central do Brazil — Suburbios	2.083,502	9.822.370,5	19.575.097	29.397.467,5	117.335.557	203.620.455	440.932.[illegible]	125.020,0	201.738,1	331.758,1	14,9	15,0	14,9	—	—	—	—	—	30.867.341	—	—	16
16	Central do Brazil — Interior		847.729,5	2.220.139,5	3.067.869	105.707.902	186.569.407	233.371.[illegible]				112,7	44,8	63,6	—	—	—	—	—	16.333.591	—	—	
17	Rio do Ouro	127,978	19.631	109.466	129.100	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul-Mineira	1.018,240	73.354,5	410.804,5	490.159	6.344.978	18.417.723	24.762.[illegible]	6.024,3	17.570,1	23.594,4	79,5	44,8	50,4	46,4	17,3	42,9	16,0	37,28	1.731.288	18.953.452	0,7	18
19	Oeste de Minas	1.203,570	84.033	178.430	263.463	5.890.633	6.305.640	12.202.[illegible]	4.895,1	5.237,8	10.273,5	69,4	35,4	46,4	57,4	13,7	29,6	7,0	23,89	854.159	14.132.583	1,1	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	156,431	5.412	14.646	17.058	362.849	738.401	1.047.[illegible]	1.080,7	4.713,4	6.699,1	53,9	63,4	61,3	93,1	22,5	39,0	9,6	21,10	73.356	1.272.670	1,2	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	52,338	3.592	7.912	11.504	181.539	352.723	534.[illegible]	3.506,8	6.739,3	10.246,1	51,0	44,5	46,6	58,5	37,9	44,0	23,5	64,80	37.358	222.004	0,4	21
22	Paraná	416,382	57.892	172.166	230.058	6.015.143	13.916.336	19.931.[illegible]	14.443,2	33.422,9	47.866,2	103,8	80,8	86,6	211,2	62,6	35,4	10,5	29,65	1.395.204	16.983.119	0,8	22
23	D. Thereza Christina	118,096	3.390	41.028	44.418	121.957	1.164.791	1.286.[illegible]	1.100,4	9.854,6	10.955,0	36,6	28,2	29,1	49,1	16,1	33,5	14,7	38,76	90.562	1.229.404	1,0	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.168,927	651.865	218.635	870.490	14.990.903	23.796.830	38.786.[illegible]	10.364,3	10.239,5	20.603,8	64,4	108,5	75,5	113,0	38,0	49,5	13,3	34,64	4.600.871	71.659.452	1,1	24
25	Itapura a Corumbá	25,914	831	4.784	5.615	21.523	123.906	145.[illegible]	829,5	4.775,9	5.605,4	25,9	25,9	25,9	135,2	19,3	58,3	6,8	11.66	10.180	280.830	1,9	25
26	Guaxupé a Itiguassú (c)	25,261	6.241	20.197	26.438	108.025	337.009	445.[illegible]	—	—	—	17,3	16,6	16,8	107,5	22,1	41,8	3,6	20,56	31.159	498.542	1,1	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																						
27	Alcobaça á Praia da Rainha	43,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	78,000	3.715	4.044	7.761	215.931	211.238	427.[illegible]	2.769,1	2.708,4	5.477,5	58,1	52,2	55,0	58,8	16,8	53,7	15,3	29,43	29.907	269.268	0,6	28
29	Recife a Limoeiro e ramal	200,406	102.640,5	250.083,5	352.724	1.541.262	9.536,722	11.077.[illegible]	17.349,9	36.614,1	53.934,0	13,9	38,1	30,8	328,2	56,9	42,9	7,4	17,33	988.359	23.834.837	1,6	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	423,205	17.818	60.964	78.812	1.146.131	3.204.406	4.350.[illegible]	2.708,3	7.570,2	10.278,5	64,2	52,5	55,2	68,3	13,7	37,8	7,6	21,64	304.559	6.559.514	1,5	30
31	Victoria a Minas — Cuvalinho á Diamantina	71,715	1.343	6.770	8.113	101.072	303.387	404.[illegible]	1.409,4	4.229,7	5.639,1	54,8	48,4	49,8	54,3	23,5	42,2	17,1	43,46	28.308	276.740	0,6	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina o ramal	381,425	117.862	292.832	410.694	4.582.897	7.292.050	11.874.[illegible]	12.015,2	19.117,9	31.133,1	38,8	24,0	28,9	—	23,3	—	—	—	831.246	—	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	91,880	8.551	22.017	(b) 30.571	211.976	441.880	(b) 653.[illegible]	2.306,9	4.808,8	7.115,7	34,8	20,1	21,4	64,1	9,6	49,5	7,4	14,99	45.770	950.917	1,4	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	4.434	9.289	(b) 13.723	109.223	189.912	(b) 299.[illegible]	2.123,3	3.691,9	5.815,2	23,4	20,4	22,3	52,0	7,9	49,7	7,5	15,41	20.939	453.610	1,5	34

(a) Não estão incluidos 1.776 passageiros transportados a qualquer distancia ou 12,0[illegible] passageiros-kilo metro transportados em automoveis.
(b) Não estão incluidos os passageiros transportados gratis.
(c) Faz parte da rêde Sul Mineira e tem o trafego a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas		Extensão média em trafego	Numero de passageiros transportados a qualquer distancia			Numero de passageiros-kilometro			Numero de passageiros referidos á extensão média			Percurso médio de um passageiro			Numero médio de logares por trem de passageiros e mixtos		Numero médio de logares por carro de passageiros		Taxa de utilização dos carros de passageiros	Peso			Numero de ordem
				1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total	1ª classe	2ª classe	Total	Offerecidos	Occupados	Offerecidos	Occupados		Passageiro-kilometro	Morto dos carros-kilometro em serviço de passageiros	Morto de carro por passageiro	
			Kiloms.																					
35	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes	226,925	41.332	65.676	(a) 107.008	2.077.685	2.236.395	4.314.080	9.155,8	9.855,2	19.011,0	50,3	34,1	40,3	72,1	20,7	45,5	13,1	23,33	301.986	3.756.037	0,8	35
36		Santo Eduardo ao Itapemirim	93,230	21.583	25.889	(a) 50.472	1.271.886	953.072	2.224.958	13.642,4	10.222,8	23.865,2	51,7	36,8	44,1	110,5	25,2	46,7	10,6	22,77	155.747	1.736.523	0,8	36
37		Central de Macahé	42,700	1.551	5.224	(a) 6.775	51.211	154.359	(a) 205.570	119,9	361,5	481,4	33,0	29,5	30,3	51,0	14,5	51,0	14,5	28,55	11.390	153.842	0,7	37
38		Norte. Suburbios	48,963	665.129	2.036.954	2.702.083	5.557.002	17.029.528	22.586.530	490.444,8	379.556,7	869.998,0	8,3	8,3	8,3	—	—	—	—	—	1.581.099	—	—	38
		Norte. Interior		377.655	43.810	421.465	18.457.348	1.555.847	20.013.195				48,8	35,5	47,4	249,9	70,2	51,2	14,4	28,10	1.400.924	—	—	
39		Sul do Espirito Santo	159,768	21.641	19.694	(a) 41.338	1.917.445	1.131.987	3.049.432	12.001,4	7.085,2	19.086,6	88,6	57,5	73,8	106,7	34,9	40,2	13,1	32,70	213.460	—	—	39
40		Caravellas e ramal	76,319	9.176	9.747	(a) 18.923	336.166	295.018	631.184	4.273,7	3.996,6	8.270,3	35,5	31,3	33,3	52,7	19,3	49,3	18,1	36,68	44.183	—	—	40
41	Corcovado		3,840	71.307	194.631	71.307	—	—	194.631	—	—	50.685,1	—	—	2,7	66,0	11,5	66,0	11,5	17,53	13.621	75.690	0,4	41
42	Rezende a Bocaina		38,810	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal		28,000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy		139,496	837.401	2.131.400	2.968.810	39.579.295	72.419.791	111.999.086	283.791,7	519.261,3	803.056,5	47,3	34,0	37,7	750,9	131,6	52,33	9,1	19,33	7.339.936	270.915.373	2,4	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	217,000	36.380	197.925	234.305	2.567.893	11.905.737	14.473.630	11.830,9	54.713,9	66.544,8	70,6	60,1	61,8	127,5	61,0	47,8	22,8	47,26	1.043.154	7.210.118	0,5	45
46		Tatuhy a Itararé	250,047	26.635	88.812	115.447	2.848.444	6.464.865	9.313.309	11.391,6	25.854,6	37.246,2	106,9	72,7	80,6	87,9	30,5	38,1	13,2	34,70	651.932	9.770.865	1,0	46
47	Baurú a Itapura		436,480	10.051	72.334	82.385	847.554	5.845.267	6.692.821	1.941,8	13.391,8	15.333,6	84,3	80,8	81,2	137,1	48,0	56,8	20,2	35,69	468.497	4.308.408	0,6	47
48	Rio Claro		830,438	236.267,5	864.222,5	1.100.490	17.885.599	47.112.332,5	64.997.931,5	21.537,6	56.231,9	78.269,5	75,7	54,5	59,1	490,1	67,4	57,4	7,9	16,04	4.549.859	91.225.387	1,4	48
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	288,362	120.909	387.346	508.255	6.676.188	10.689.509	17.365.697	24.577,5	39.832,4	64.709,9	55,2	27,5	34,1	96,8	35,8	43,3	16,0	37,02	1.245.590	9.793.587	0,6	49
50		Jaguara a Araguary	281,104	22.080	78.599	100.679	2.114.287	4.655.760	6.770.047	7.521,3	16.562,4	24.083,6	95,7	59,2	67,2	77,9	26,2	41,2	13,8	33,68	473.903	4.697.573	0,6	50
51	Quarahim a Itaquy		175,597	9.546	40.271,5	(a) 49.817,5	573.429	511.939	(a) 1.085.368	3.265,5	2.915,5	6.181,0	60,0	49,8	54,7	71,7	19,2	31,4	8,4	25,70	75.976	1.836.525	1,6	51
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay	883,131	32.075	91.576	123.651	4.268.237	10.669.342	14.937.579	4.833,1	12.081,2	16.914,3	133,0	118,5	120,8	254,1	38,8	43,1	6,5	15,26	1.045.631	33.636.790	2,2	52
53		Linha de S. Francisco	96,150	3.662	46.910	50.572	153.218	1.729.793	1.883.011	1.593,4	17.989,4	19.582,8	41,8	36,9	37,3	96,6	26,4	36,0	9,8	27,32	131.811	2.090.708	1,1	53

(a) Não estão incluidos os passageiros transportados gratis.

BAGAGENS, ENCOMMENDAS E ANIMAES

Quadro n. 13

Numero de ordem	Designação das estradas	Bagagens e encommendas transportadas a qualquer distancia	Animaes transportados a qualquer distancia — de montaria — Numero	de montaria — Peso	bois, vaccas e vitellas — Numero	bois, vaccas e vitellas — Peso	carneiros, porcos, etc. — Numero	carneiros, porcos, etc. — Peso	Numero total de cabeças	Peso total	Referidos a um kilometro — Bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro	Referidos a um kilometro — Animaes — Cabeças-kilometro	Referidos a um kilometro — Animaes — Toneladas-kilometro	Referidos á extensão média — Bagagens e encommendas	Referidos á extensão média — Animaes — Cabeças	Referidos á extensão média — Animaes — Toneladas	Percurso médio — De uma tonelada de bagagens e encommendas	Percurso médio — De um animal	Percurso médio — De uma tonelada de animaes	Numero médio de toneladas de bagagens e encommendas por vagão	Numero médio de animaes por vagão	Numero médio de toneladas de animaes por vagão	Peso-morto dos vagões-kilometro — De bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro	Peso-morto dos vagões-kilometro — De animaes — Toneladas-kilometro	Numero de ordem
		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.		Tons.							Kiloms.	Kiloms.	Kiloms.						
	I — DA UNIÃO																								
1	Madeira-Mamoré	63,4	—	—	—	—	—	—	638	—	10.2[illegible]	115.939	—	32,4	463,4	—	161,4	228,7	—	—	7,5	—	(a)	180.040	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	3.492,5	2.528	758,4	2.273	909,2	6.762	676,2	11.533	2.343,8	281.[illegible]	1.170.651	336.054	619,9	3.471,5	793,3	75 5	137,2	143,3	1,8	7,5	1,7	1.032.001	1.125.014	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	(b) 189,8	2.617	785,1	22.008	3.803,2	6.587	658,7	31.212	(b)10.247,0	(b) 17.[illegible]	(b) 5.043.137	(b) 1.743.574	53,0	16.433,8	5.631,7	92,1	131,5	170,1	0,1	5,1	1,7	688.636	3.123.523	3
4	Central do Rio Grande do Norte	199,0	4[illegible]4	145,2	106	42,4	127	12,7	717	200,3	3.7[illegible]	26.738	10.400	86,2	364,4	103,1	43,7	51,2	51,9	0,3	1,2	0,3	411.555	231.328	4
5	Great Western — Natal a Itamatahy	820,0	903	270,6	541	216,4	2.236	223,6	3.679	710,6	78.[illegible]	271.232	43.003	476,3	1.637,8	279,1	95,6	73,7	61,7	0,6	1,3	0,2	1.553.719	1.243.451	5
6	Great Western — Conde d'Eu	3.245,0	1.553	463,9	1.602	401,8	3.491	349,4	6.659	1.219,1	170.5[illegible]	244.551	48.962	945,0	1 355,3	271,3	52,6	40,4	40,2	0,4	0,6	0,1	5.545.236	2.675.557	6
7	Great Western — Recife a S. Francisco	3.748,0	3.152	945,6	1.969	787,6	2.684	268,4	7.805	2.001,6	253.[illegible]	401.131	99.957	1.032,0	3.032 9	763,2	68,6	51,4	49,9	0,5	1,2	0,3	6.419.036	2.111.619	7
8	Great Western — Central de Pernambuco	5.147,0	3.646	1.093,8	5.274	2.109,6	4.871	487,1	13.791	3.690,5	303.[illegible]	938.712	239.592	1.162,6	3.650,2	1.015,5	59,5	70,2	73,0	0,5	1,8	0,5	8.178.343	3.273.435	8
9	Great Western — Sul de Pernambuco	1.483,0	1.461	438,3	1.999	799,6	1.904	190,4	5.364	1.428,3	117.2[illegible]	399.374	117.647	604,8	2.059,6	603,7	79,1	74,4	82,4	0,3	1,6	0,5	4.168.789	1.550.673	9
10	Great Western — Central de Alagôas e ramal	2.545,0	1.365	409,5	1.259	541,6	5.807	580,7	8.531	1.533,8	135.39[illegible]	527.961	90.178	805,6	3.143,4	535 9	53,2	61,9	58,8	0,4	1,7	0,3	4.185.478	1 870.513	10
11	Great Western — Ribeirão a Cortez	326,0	151	45,3	56	22,4	181	18,4	391	86,1	6.75[illegible]	6.582	1.636	235,6	229,7	57,1	20,7	16,8	19,0	0,2	0,3	0,1	423.731	141.942	11
12	Great Western — Paulo Affonso	7,0	50	15,0	11	4,4	151	15,1	212	34,5	3[illegible]	12.437	2.235	3,2	108,0	19,4	23,0	58,6	64,7	0,3	1,0	0,2	36.540	36.540	12
13	Rede Bahiana — Alagoinhas a Propriá	256,8	743	222,9	594	237,6	11.801	1.180,1	13.138	1.640,6	22.2[illegible]	1.693.952	200.227	191,5	11.578,6	1.729,1	86,8	129,1	122,0	0,3	9,2	1,0	933.481	1.100.150	13
14	Rede Bahiana — S. Francisco	3.038,4	3.707	1.112,1	6.405	2.562,0	12.025	1.202,5	22.137	4.876,6	392.4[illegible]	3.837.195	891.235	525,9	6.663,7	1.518,8	99,6	173,3	182,7	0,2	2,0	0,4	8.300.125	13.392.827	14
15	Rede Bahiana — Central da Bahia	1.631,0	1.550	465,0	380	152,0	958	95,8	2.888	712,8	91.8[illegible]	224.570	69.890	311,3	709,1	220,7	60,4	77,7	98,0	0,4	0,8	0,2	1.854.640	1.332.477	15
16	Central do Brazil	138.415,0	—	—	—	—	—	—	416.760	139.207,0	14.481.5[illegible]	94.003.318	28.510.119	7.125,1	45.250,0	14.027,1	104,6	225,5	201,8	0,6	5,8	1,7	—	—	16
17	Rio de Ouro	1.042,1	—	—	—	—	—	—	1.502	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul-Mineira	6.469,0	1.693	508,8	118.577	47.430,0	48.752	4.875,2	169.025	52.814,0	641.2[illegible]	20.456.253	9.502.337	610,6	25.051,6	9.035,0	93,9	189,2	179,9	0,5	8,9	2,8	8.311.273	23.422.685	18
19	Oeste de Minas	6.690,4	945	283,5	21.305	8.522,0	27.132	2.713,2	49.382	11.518,7	3.0[illegible]	24.846.161	3.571.850	672,6	12.332,0	2 936,9	121,0	309,6	310,0	0,9	5,4	1,3	6.936.723	15.610.148	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	363,0	132	39,6	4.637	1.854,8	8.369	836,9	13.138	2.731,3	31.[illegible]	1.041.558	237.235	220,1	6.653,2	1.708,3	9[illegible],1	70,3	97,8	0,3	8,1	2,0	394.621	1.135.884	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	115,0	136	40,8	—	—	1.581	158,4	1.720	199,2	5.5[illegible]	89.488	10.230	111,1	1.709,8	195,4	50,5	52,0	51,3	0,4	9,5	1,0	115.962	44.458	21
22	Paraná	3.270,9	1.224	367,2	3.830	1.532,0	3.626	362,6	8.680	2.261,8	297.3[illegible]	1.166.708	309.168	952,6	2.797,8	741,4	121,4	134,4	136,7	0,4	(c) 82,2	(c) 21,9	5.052.305	70.450	22
23	D. Thereza Christina	638,0	545	163,5	822	328,8	147	14,7	1.514	507.0	22.3[illegible]	58.480	15.555	181,4	495,1	131,7	35,0	38,6	30,6	0,1	0,5	0,1	471.545	351.505	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	7.477,1	8.559	2.567,7	32.784	33.113,6	36.274	4.027,4	137.617	40.308,7	1.037.[illegible]	3.237.812	9.058.878	501,4	13.466,4	4.171,3	145,4	212,2	221,6	0,6	8,3	2,5	16.235.478	37.959.582	24
25	Itapura a Corumbá	63,0	252	75,6	710	284,0	397	39,7	1.359	399,3	1.5[illegible]	35.193	10.342	62,8	1.353,6	393,6	25,9	25,9	25,9	0,1	3,5	1,0	113.591	74.812	25
26	Guaxupé a Itiguassú (d)	218,0	—	—	—	—	—	—	989	231,0	4.[illegible]	13.796	4.011	170,6	744,1	158,7	19,7	19,0	17,3	0,2	5,7	1,2	170.2 5	26.514	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																								
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	123,0	12	3,6	7	2,8	127	12,7	146	19,1	8.1[illegible]	8.209	1.125	107,9	105,2	14,4	65,7	56,2	53,9	(a) —	1,3	0,4	—	4.680	28
29	Recife a Limoeiro e ramaes	3.056,0	2.756	826,8	855	342,0	26.063	2.606,3	30.274	3.835,1	33.[illegible]	1.171.237	191.900	1.278,8	8.336,0	736,7	81,2	71,7	59,0	0,7	3,9	0,3	6.205.628	3.432.457	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	505,8	147	44,1	288	115,2	3.286	328,6	3.721	487,9	32.[illegible]	739.798	95.731	91,1	1.726,4	531,4	78,8	19[illegible],4	19[illegible],2	0,1	6,4	0,8	1.744.344	731.326	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	56,0	34	10,2	—	—	66	6,6	100	16,8	3.2[illegible]	5.121	860	45,0	71,4	11,9	57,6	51,2	51,1	1,1	1,0	0,1	21.936	60.423	31

(a) Incluidas em mercadorias.
(b) Só estão incluidos bagagens e animaes pagando.
(c) Esses resultados, obtidos em relação ao percurso dos vagões de animaes explicam-se pelo facto de terem sido transportados animaes em vagões de mercadorias.
(d) A parte da rede Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.
bagagens e encommendas foram transportadas nos vagões de mercadorias.

Numero de ordem	Designação das estradas		Bagagens e encommendas transportadas a qualquer distancia	Animaes transportados a qualquer distancia: de montaria — Numero	de montaria — Peso	bois, vaccas e vitellas — Numero	bois, vaccas e vitellas — Peso	carneiros, porcos, etc. — Numero	carneiros, porcos, etc. — Peso	Numero total de cabeças	Peso total	Referidos a um kilometro: Bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro	Animaes — Cabeças-kilometro	Animaes — Toneladas-kilometro	Referidos á extensão média: Bagagens e encommendas	Animaes — Cabeças	Animaes — Toneladas	Percurso médio: De uma tonelada de bagagens e encommendas	De um animal	De uma tonelada de animaes	Numero médio de toneladas de bagagens e encommendas por vagão	Numero médio de animaes por vagão de animaes	Numero médio de toneladas de animaes por vagão de animaes	Peso morto dos vagões-kilometro: De bagagens e encommendas — Toneladas-kilometro	De animaes — Toneladas-kilometro	Numero de ordem
32	Leopoldina Railway.	Leopoldina e ramal.	5.881,0	—	—	1.453	581,2	18.912	1.801,2	20.365	2.472,4	879,15	2.953.851	359.239	2.305,9	7.757,3	941,8	119,5	145,2	145,3	—	—	—	—	—	32
33		Sumidouro	603,0	27	8,1	35	14,0	221	22,1	283	44,2	5,40	11.700	2.100	273,0	126,7	22,6	42,1	41,7	47,5	0,4	0,1	0,02	(a) 765.197		33
34		Prolongamento da Barão de Araruama (b)	1.056,7	17	5,1	31	12,4	29	2,9	77	20,4	(b) 10,56	1.847	521	787,5	35,9	10,1	38,3	23,9	25,6	1,1	0,02	0,008	286.714	211.989	34
35		Carangola e ramaes.	1.670,8	338	101,4	1.192	476,8	4.145	411,5	5.975	1.022,7	114,24	354.648	63.745	503,4	1.513,0	280,9	68,3	59,3	62,8	0,8	2,2	0,4	1.592.649	1.679.246	35
36		Santo Eduardo ao Itapemirim	752,7	71	21,3	1.094	437,6	169	16,9	1.334	475,8	47,12	105.464	40.778	505,9	1.131,2	437,4	62,7	79,1	85,7	0,6	1,4	0,5	767.106	421.988	36
37		Central de Macahé.	112,5	23	6,9	—	—	6	0,6	29	7,5	4,42	1.151	293	103,4	26,9	6,9	39,3	39,6	39,7	0,3	2,5	0,6	113.900	3.995	37
38		Norte.	12.578,2	296	88,8	2.306	922,4	57	5,7	2.659	1.016,9	456,32	47.860	18.203	9.318,8	977,4	372,2	36,2	17,9	17,9	0,9	0,6	0,2	—	—	38
39		Sul do Espirito Santo.	727,5	41	12,3	1.241	496,4	107	10,7	1.389	519,4	81,25	211.315	73.820	508,5	1.322,5	493,3	111,6	152,1	154,7	1,4	3,6	1,3	—	—	39
40		Caravellas e ramal.	237,7	210	63,0	141	56,4	655	65,5	1.006	184,9	9,17	37.209	6.834	120,5	487,4	89,5	38,6	31,9	36,9	2,6	1,1	0,2	—	—	40
41	Corcovado (c).		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Rezende á Bocaina.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy		40.482,0	—	—	—	—	—	—	126.695	12.670,0	2.492,33	6.186.739	618.674	17.030,4	44 508,9	4.450,8	61,6	48,8	48,8	—	—	—	—	—	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	1.440,0	—	—	—	—	—	—	13.291	5.007,0	120,48	6.815.007	726.401	513,3	31.318,9	3.338,2	83,6	127,8	122,9	0,7	14,3	1,5	1.175.538	3.558.900	45
46		Tatuhy a Itararé	1.438,0	1 501	450,3	—	—	76.273	7.627,3	77.774	8.077,6	123,92	4.970.199	1.537.600	731,9	59.839,5	6.119,6	127,2	192,4	217,2	0,5	(d) 34,9	3,5	4.611.639	2.903.021	46
47	Baurú a Itapura		536,0	770	231,0	2.680	1.072,0	1.306	130,6	4.756	1.433,6	53,23	765.575	253 405	122,0	1.753,9	580,5	99,3	160,9	176,7	0,5	3,9	1,3	1.135.224	1.430.047	47
48	Rio Claro.		9.348,0	—	—	86.469	34.587,6	—	—	86.469	34.5 7,6	866,22	22.701.294	9.081.717	1.043,1	27.310,1	10.936,1	92,7	262,6	262,5	0,4	4,0	1,6	26.304.732	45.513.372	48
49	Mogyana.	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal.	4.282,0	2.263	678,9	33.042	13.216,8	28.422	2 842,2	63.727	16.737,9	242,32	5.835.447	1,648.119	903,8	21.771,0	6.149,6	56,5	91,5	93,4	0,4	10,4	2,9	4.473.874	3.359.742	49
50		Jaguara a Araguary	1.113,0	645	193,5	4.859	1.943,6	19.030	1.903,0	24.534	4.040,1	168,30	3.531.794	466.319	387,3	12.746,5	1.659,4	97,7	145,9	115,4	0,4	14,3	1,8	2.648.146	1.813.661	50
51	Quarahim a Itaquy.		(e) 212,8	856	256,8	11.169	4.467,6	3.031	303,4	(a) 15.056	(a) 5.027,8	(a) 12,52	(a) 1.233.540	(a) 433.375	72,1	7.195,6	2.405,9	59,4	83,9	87,1	0,2	7,6	2,6	354.086	864.432	51
52	S. Paulo - Rio Grande.	Itararé a Uruguay.	1.679,3	1.700	510,1	7.240	2.896,0	26.259	2.625,9	35.199	6.031,9	223,16	6.593.908	1.399.406	314,9	7.331,5	1.581,5	165,6	184,8	232,0	3,5	16,1	3,5	1.103.354	4.341.388	52
53		Linha de S. Francisco	274,1	—	—	—	—	2.248	224,8	2.248	224,8	11,12	45.938	4.507	115,9	478,0	47,9	40,7	20,4	20,4	0,1	—	—	18.942	—	53

(a) Refere-se aos vagões de bagagens, animaes, bagagens e animaes.
(b) Não estão incluidas as bagagens e encommendas transportadas gratis.
(c) Só transporta passageiros.
(d) Esses resultados, obtidos em relação ao percurso dos vagões de animaes, explicam-se pelo facto de terem sido transportados em vagõe mercadoria.
(e) Só estão incluidos as bagagens e encommendas e animaes pagando.

DETALHE DO MOVIMENTO DE PASSAGEIROS, ANIMAES E TELEGRAMMAS

Quadro n. 14

Numero de ordem	Designação das estradas	Passageiros transportados a qualquer distancia — Pagando	Por conta — Do Governo Federal	Por conta — Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Passageiros-kilometro — Pagando	Por conta — Do Governo Federal	Por conta — Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Animaes transportados a qualquer distancia — Pagando	Por conta — Do Governo Federal	Por conta — Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Animaes-kilometro — Pagando	Por conta — Do Governo Federal	Por conta — Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Telegrammas — Total geral — Numero	Telegrammas — Total geral — Palavras	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																								
1	Madeira-Mamoré	21.861	—	—	—	21.861	2.050.531	—	—	—	2.050.531	638	—	—	—	638	145.920	—	—	—	145.920	—	—	1
2	Rêde Ceará Piauhy. — Baturité	229.097	—	—	—	229.097	13.043.852	—	—	—	13.043.852	11.563	—	—	—	11.563	1.470.651	—	—	—	1.470.651	49.271	503.650	2
3	Rêde Ceará Piauhy. — Sobral	52.228	—	—	—	52.228	3.144.693	—	—	—	3.144.693	31.242	—	—	—	31.242	5.043.167	—	—	—	5.043.167	34.347	552.030	3
4	Central do Rio Grande do Norte	22.905	—	—	—	22.905	941.991	—	—	—	941.991	717	—	—	—	717	36.768	—	—	—	36.768	1.636	—	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	40.752,5	1.022	1.516	—	43.290,5	2.438.347	130.422	77.867	—	2.646.636	3.645	52	12	—	3.679	269.555	1.621	86	—	271.262	7.721	81.926	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	226 399,[illegible]	7.108	6.478,5	—	240.985	6.040.591	254.621	291.458	—	6.586.313	5.893	136	27	—	6.056	241.751	2.428	399	—	244.581	12.546	144.233	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	433.093,5	2.926	350,5	—	436.289	14.936.1[illegible]6	180.531	35.776	—	15.151.456	7.759	43	3	—	7.805	399.967	1.142	24	—	401.131	15.916	197.010	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	1.270.001,5	2.765	511	—	1.273.280,5	19.792.527	312.859	23.599	—	20.128.985	13.689	102	—	—	13.791	936.107	2.605	—	—	938.712	21.247	243.831	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	198.154	1.684	440,5	—	200.278,5	7.833.663	112.924	40.455	—	7.985.112	5.338	21	2	—	5.361	397.247	1.887	212	—	399.374	12.355	145.544	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	192.748,5	2.334	1.657	—	196.739,5	7.631.917	105.926	111.170	—	7.853.013	8.500	26	5	—	8.531	527.723	140	98	—	527.961	8.414	114.430	10
11	Great-Western — Ribeirão a Bonito	36.910,5	53	—	—	36.963,5	529.714	1.381	—	—	531.095	391	—	—	—	391	6.582	—	—	—	6.582	1.200	13.201	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	2.829	3	6	—	2.838	144.155	165	330	—	144.650	210	2	—	—	212	12.337	110	—	—	12.437	3.363	56.093	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	36.355	575	607	403	38.030	2.242.000	31.853	44.830	30.[illegible]	2.348.882	13.065	59	11	—	13.135	1.693.445	2.751	756	—	1.696.952	6.431	64.235	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	543.265	1.286	7.032	27.800	579.383	20.320.315	213.394	737.577	222.[illegible]	22.491.003	21.811	292	31	—	22.137	3.897.165	28.237	1.793	—	3.897.195	53.141	1.161.530	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	84.355	225	2.683	669	87.950	3.180.032	20.941	299.155	60.[illegible]	3.560.179	2.875	9	4	—	2.888	222.209	861	1.407	—	224.570	17.445	221.191	15
16	Central do Brazil	32.870.615,5	408.290		86.429	33.065.336,5	648.663.381	12.707.751	10.915.534	1.092.[illegible]	671.299.021	444.808	1.239		713	446.760	93.502.445	399.232		101.641	94.003.318	1.351.088	20.084.628	16
17	Rio do Ouro	129.100	—	—	—	129.100	—	—	—	—	—	1.502	—	—	—	1.502	—	—	—	—	—	1.482	17.551	17
18	Rêde Sul-Mineira	481.829	1.529	3.582	3.219	490.159	24.732.696	—	—	—	24.732.696	169.020	3	2	—	169.025	30.455.535	666	55	—	30.456.256	—	—	18
19	Oéste de Minas	249.770	2.093	4.153	5.947	263.163	10.525.179	129.920	592.158	754.[illegible]	12.202.273	40.031	284	—	64	40.382	14.766.589	60.022	—	19.550	14.846.161	123.777	2.702.621	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	14.450	19	351	2.268	17.088	750.015	1.876	22.640	32.[illegible]	1.047.050	13.094	—	—	42	13.136	1.036.233	—	—	5.325	1.041.558	14.423	219.860	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	9.414	11	62	2.014	11.504	427.958	742	3.286	104.[illegible]	536.268	1.707	1	—	12	1.720	88.799	53	—	636	89.488	1.078	13.233	21
22	Paraná	194.522	23.761	7.441	4.334	230.058	14.700 725	3.563.773	1.013.037	653.[illegible]	19.931.479	7.940	495	167	69	8.681	1.058.541	70.825	28.777	8.565	1.166.708	290.092	4.920.273	22
23	D. Thereza Christina	41.303	43	102	—	41.448	1.288.818	1.462	3.468	—	1.293.748	1.511	1	2	—	1.514	58.378	31	68	—	58.480	8.393	131.043	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	842.473	20.941	3.774	3.332	870.490	63.701.217	1.494.643	280.116	247.[illegible]	65.723.733	136.627	867	47	136	137.617	28.997.695	171.277	9.975	28.861	29.207.812	175.344	3.247.339	24
25	Itapura a Corumbá	5.615	—	—	—	5.615	145.420	—	—	—	145.420	1.359	—	—	—	1.359	35.498	—	—	—	35.498	3.572	51.660	25
26	Guaxupé a Itiguassú (a)	25.930	118		340	26.438	437.443	1.087		5.[illegible]	445.121	989	—	—	—	989	18.793	—	—	—	18.793	6.428	160.543	26
	II — CONCEDIDA PELA UNIÃO																								
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	7.602	108	51	—	7.761	415.015	8.256	3.978	—	427.249	146	—	—	—	146	8.209	—	—	—	8.209	2.191	49.776	28
29	Recife a Limoeiro e ramaes	344.620	5.039	3.005	—	352.694	13.715.876	201.746	130.362	—	14.047.984	30.129	123	22	—	30.274	2.167.221	3.627	416	—	2.171.267	19.634	213.042	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	72.548	679	1.772	3.813	78.812	3.646.357	64.355	123.712	553.[illegible]	4.350.840	3.707	8	6	—	3.721	738.608	942	1.248	—	740.798	29.043	402.453	30
31	Victoria a Minas — Cuecalinho á Diamantina	7.103	11	533	468	8.113	333.034	903	44.371	29.[illegible]	404.409	100	—	—	—	100	5.121	—	—	—	5.121	3.529	57.655	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	410.094	—	—	—	410.094	11.874.947	—	—	—	11.874.947	20.365	—	—	—	20.365	2.958.854	—	—	—	2.958.854	11.786	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	30.181	46	344	—	30.571	643.465	1.199	9.192	—	653.856	283	—	—	—	283	11.790	—	—	—	11.790	7.210	34.606	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento do Barão de Araruama	12.957	107	400	—	13.423	284.187	2.856	12.092	—	299.135	77	—	—	—	77	1.847	—	—	—	1.847	7.084	51.093	34

(a) Da rêde Sul-Mineira, a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas		Passageiros transportados a qualquer distancia: Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Passageiros-kilometro: Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Animaes transportados a qualquer distancia: Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Animaes-kilometro: Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço da colonização e outros	Total	Telegrammas — Total geral: Numero	Total geral: Palavras	Numero de ordem
35	Leopoldina Railway.	Carangola e ramaes	105.082	936	930	—	107.008	4.151.315	89.573	73.192	—	4.314.080	5.974	—	1	—	5.975	354.577	—	71	—	354.648	51.790	300.156	35
36		Santo Eduardo a Itapemirim . . .	48.504	925	1.043	—	50.472	2.064.193	67.183	93.579	—	2.224.953	1.333	—	1	—	1.334	105.338	—	93	—	105.431	42.483	282.584	36
37		Central de Macahé.	6.711	19	45	—	6.775	202.919	819	1.832	—	205.570	29	—	—	—	29	1.151	—	—	—	1.151	1.938	16.399	37
38		Norte	3.124.548	—	—	—	3.124.548	42.600.325	—	—	—	42.600.325	2.659	—	—	—	2.659	47.860	—	—	—	47.860	1.307	13.789	38
39		Sul do Espirito Santo	40.937	371	—	—	41.338	2.989.345	60.087	—	—	3.049.432	1.389	—	—	—	1.389	211.315	—	—	—	211.315	17.151	157.859	39
40		Caravellas e ramal	18.743	18	162	—	18.923	624.404	756	6.324	—	631.484	1.006	—	—	—	1.006	37.200	—	—	—	37.200	5.463	83.125	40
41	Corcovado.		64.325	—	—	6.982	71.307	194.631	—	—	—	194.631	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy.		2.817.719	3.155	57.502	90.134	2.938.310	102.950.551	203.507	2.486.910	6.335.02[illegible]	111.990.086	124.777	338	1.580	—	126.695	6.030.135	21.979	104.625	—	6.186.739	309.703	4.114.193	44
45	Sorocabana e Ituana.	Capão Bonito a Salto Grande . .	227.318	—	6.987	—	234.305	13.803.548	—	670.082	—	14.473.630	53.233	—	58	—	53.291	6.806.970	—	8.037	—	6.815.007	34.388	480.316	45
46		Tatuhy a Itararé.	115.447	—	—	—	115.447	9.313.309	—	—	—	9.313.309	77.774	—	—	—	77.774	14.970.199	—	—	—	14.970.199	15.328	204.489	46
47	Baurú a Itapura		82.385	—	—	—	82.385	6.692.821	—	—	—	6.692.821	4.756	—	—	—	4.756	765.575	—	—	—	765.575	16.470	230.226	47
48	Rio Claro		1.087.346	—	—	13.144	1.100.490	64.221.171,5	—	—	776.340	64.997.931,5	83.469	—	—	—	83.469	22.704.294	—	—	—	22.704.294	631.589	16.921.802	48
49	Mogyana. . .	Ribeirão Preto a Jaguara e ramal	486.098	8.027		13.230	508.255	13.638.652	305.012		453.033	17.395.697	63.367	207		153	63.727	5.802.482	18.955		14.010	5.835.447	439.67	8.436.375	49
50		Jaguara a Araguary	92.938	3.642		4.090	100.670	6.249.512	244.932		275.603	6.770.047	21.426	101		7	21.534	3.546.026	14.746		1.022	3.581.791	130.910	2.471.955	50
51	Quarahim a Itaquy.		19.817,5	—	—	—	19.817,5	1.035.368	—	—	—	1.035.368	15.059	—	—	—	15.059	1.233.540	—	—	—	1.233.540	9.765	228.490	51
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay.	113.669	4.128	2.094	4.730	123.651	12.539.553	1.100.595	365.485	932.03[illegible]	14.937.579	34.253	638	224	34	35.199	6.339.109	117.838	41.329	15.510	6.503.903	19.604	285.253	52
53		Linha de S. Francisco.	50.245	144	145	38	50.572	1.869.144	5.357	5.304	3.16[illegible]	1.883.011	2.248	—	—	—	2.248	45.938	—	—	—	45.938	1.500	21.280	53

MERCADORIAS TRANSPORTADAS

Quadro n. 15

Numero de ordem	Designação das estradas	Numero de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distancia: Borracha	Madeiras	Café	Matte	Assucar	Tecidos do paiz	Algodão	Fumo	Cereaes	Aguardente	Xarque	Couros	Sal	Diversas	Total	Numero de toneladas transportadas a um kilometro	Numero de toneladas referidas á extensão média	Percurso médio de uma tonelada	Numero médio de toneladas: Por trem-kilometro (mixto e carga)	Por vagão-kilometro	Taxa de utilização dos vagões	Peso morto dos: Vagões-kilometro	Vagões por tonelada de mercadoria	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																		Kiloms.						
1	Madeira-Mamoré	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.159,6	a) 10.159,6	a) 2.511.091	7.472,6	217,1	14,6	c) 6,1	c) 33,26	3.448.213	1,3	1
2	Rêde Ceará — Piauhy: Baturité	—	—	1.165,7	—	1.199,8	1,7	7.936,4	108,6	3.657,4	567,[illegible]	280,9	803,2	2.077,1	78.685,3	a) 91.564,0	a) 9.046.657	21.284,3	93,4	32,3	6,0	57,20	3.242.831	0,9	2
3	Rêde Ceará — Piauhy: Sobral	—	—	630,7	—	1.067,1	452,7	1.158,5	149,5	1.565,8	462,[illegible]	48,9	686,5	2.215,4	13.173,3	a) 21.691,0	a) 2.328.326	7.657,2	107,4	16,2	2,7	52,05	2.826.023	1,2	3
4	Central do Rio Grande do Norte	—	1.346,0	94,0	—	313,0	98,0	536,0	33,0	570,0	77,[illegible]	85,0	48,0	169,0	3.973,0	7.315,0	298.434	3.948,8	54,4	13,1	5,3	27,85	557.440	1,3	4
5	Great-Western: Natal a Itamatahy	—	—	173,0	—	643,0	431,0	2.739,0	344,0	3.461,0	541,[illegible]	303,0	106,0	2.107,0	26.265,0	37.203,0	3.103.318	19.431,5	85,9	21,6	1,6	12,93	10.812.528	3,3	5
6	Great-Western: Conde d'Eu	—	—	533,0	—	4.747,0	—	25.938,0	382,0	3.802,0	770,[illegible]	2.414,0	1.035,0	1.947,0	102.269,0	143.918,0	5.934.035	32.882,8	41,2	19,1	2,0	16,01	10.311.254	2,7	6
7	Great-Western: Central de Pernambuco	—	—	2.830,0	—	8.314,0	1.725,0	10.148,0	176,0	15.463,0	1.672,[illegible]	1.607,0	1.504,0	4.651,0	75.176,0	124.123,0	10.570.132	39.829,8	85,2	23,7	2,5	20,05	22.377.142	2,1	7
8	Great-Western: Sul de Pernambuco	—	—	—	—	14.772,0	822,0	3.201,0	16,0	18.591,0	2.763,[illegible]	3.321,0	145,0	1.858,0	88.466,0	133.965,0	6.692.426	34.513,4	50,0	37,6	2,9	23,52	12.441.232	1,8	8
9	Great-Western: C. de Alagôas e ramal	—	—	124,0	—	24.488,0	—	3.605,0	40,0	7.595,0	1.928,[illegible]	3.819,0	213,0	816,0	19.063,0	144.721,0	5.991.123	25.671,2	42,3	25,6	2,7	21,91	11.938.130	1,9	9
10	Great-Western: Ribeirão a Cortez	—	—	74,0	—	9.134,0	46,0	1,6	—	378,0	1.109,[illegible]	356,0	1,0	43,0	42.864,0	54.007,0	930.409	33.513,9	17,8	28,7	4,8	38,95	1.078.351	1,1	10
11	Great-Western: Paulo Affonso	—	—	8,0	—	22,0	—	164,6	1,0	322,0	122,[illegible]	20,0	42,0	285,0	4.140,0	a) 5.137,0	a) 253.804	2.204,3	49,4	13,5	1,3	38,3	537.954	2,1	11
12	Great-Western: Recife a S. Francisco	—	—	727,0	—	78.591,0	—	2.804,0	9,0	18.438,0	9.005,[illegible]	6.616,0	224,0	3.020,0	155.369,0	275.413,0	19.759.176	150.878,3	71,7	67,6	3,8	30,88	27.983.693	1,4	12
13	Rêde Bahiana: Alagoinhas a Propriá	0,3	—	4,8	—	1.127,8	10,4	37,3	818,8	1.680,6	74,[illegible]	64,8	46,3	19,1	4.397,4	8.284,7	733.205	6.299,0	88,5	13,9	2,5	18,03	2.081.293	2,8	13
14	Rêde Bahiana: S. Francisco	1.471,3	—	924,1	—	2.107,5	2.230,8	895,3	3.029,9	9.490,6	2.573,[illegible]	1.911,5	1.546,2	6.384,6	128.413,6	160.983,5	21.241.462	36.915,9	132,0	35,0	4,7	28,17	35.604.385	1,6	14
15	Rêde Bahiana: Central da Bahia	249,3	—	2.776,2	—	1.146,0	1.219,0	240,6	11.291,5	3.096,2	2.599,[illegible]	1.470,1	671,5	2.901,4	28.413,7	51.540,2	4.351.589	13.732,1	84,4	19,6	2,5	62,40	6.343.739	1,4	15
16	Central do Brazil	—	—	51.814,0	—	90.287,0	20.394,0	—	10.711,0	73.684,0	—	—	—	46.240,0	1.029.714,0	1.328.044,0	305.257.957	100.662,1	229,7	54,9	3,3	—	—	—	16
17	Rio do Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92.503,2	92.503,2	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira	—	—	18.386,0	—	7.460,0	—	—	3.584,0	17.170,0	831,[illegible]	341,0	—	10,488,0	60.215,0	118.181,0	20.664.372	19.742,1	175,1	16,9	6,1	62,12	16.562.014	0,8	18
19	Oéste de Minas	—	—	12.235,0	—	3.614,0	1.049,1	368,5	160,8	11.113,6	638,[illegible]	138,7	103,3	12.375,1	74.807,8	116.695,2	22.047.991	18.314,2	188,0	18,4	5,0	77,60	18.152.851	0,8	19
20	Goyaz: Formiga a Tigre	—	—	604,0	—	36,0	138,0	—	13,0	1.231,0	112,[illegible]	2,0	4,0	2.439,0	14.960,0	19.585,0	1.454.554	9.248,3	74,4	21,9	9,6	55,43	1.229.131	0,8	20
21	Goyaz: Araguary a Catalão	—	—	23,0	—	9,0	84,0	—	103,0	1.238,0	17,[illegible]	—	9,0	1.738,0	3.141,0	6.362,0	205.293	5.402,0	46,4	20,6	12,3	61,60	230.461	0,7	21
22	Paraná	—	48.504,6	439,0	42.826,8	14.893,4	755,1	—	543,8	14.670,3	2.559,[illegible]	774,6	994,3	7.523,4	117.807,[illegible]	306.271,2	42.774.319	103.576,3	139,6	53,2	4,5	24,84	87.894.117	2,0	22
23	D. Thereza Christina	—	3.164,0	—	66,0	218,0	—	—	—	5.010,0	—	—	94,0	1.042,0	4.010,0	14.474,0	700.690	6.660,2	54,5	10,2	1,9	31,85	1.256.317	1,7	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	—	—	2.440,4	12.445,2	17.071,8	421,3	13,1	5.374,1	36.620,1	3.153,[illegible]	21.428,2	13.031,2	38.484,7	448.593,8	568.980,8	134.058.365	61.808,6	238,6	51,2	5,4	41,20	179.028.824	1,3	24
25	Itapura a Corumbá	—	—	107,6	—	143,1	—	—	14,4	526,4	59,[illegible]	—	11,0	391,5	2.779,1	3.930,0	103.109	3.981,0	25,9	6,1	1,3	7,75	624.638	0,0	25
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)	—	—	3.094,0	—	216,0	33,0	—	5,0	427,0	49,[illegible]	—	8,0	112,0	1.452,0	5.306,0	112.849	4.407,3	20,9	11,3	2,6	29,72	231.789	2,0	26
	II — CONCEDIDA PELA UNIÃO																								
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	—	—	30,6	—	324,6	197,5	112,4	—	53,4	109,[illegible]	—	63,6	32,4	12.531,9	13.455,8	303.978	5.415,1	29,6	11,1	3,2	40,21	599.136	1,5	28
29	Recife a Limoeiro e ramaes	—	—	388,0	—	26.589,6	—	22.661,6	128,6	10.569,0	3.995,[illegible]	7.579,0	624,0	2.878,6	202.550,0	277.904,0	13.321.321	53.075,3	49,7	32,0	2,6	21,12	28.631.562	2,0	29
30	Victoria a Minas: Victoria á Itabira	—	—	7.892,1	—	—	—	—	—	760,4	—	—	—	—	26.025,9	34.678,4	6.731.471	15.902,5	194,1	20,0	6,1	40,41	7.860.447	1,1	30
31	Victoria a Minas: Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.346,9	12.346,9	521.635	7.273,5	42,2	19,2	12,6	63,05	378.545	0,7	31
32	Leopoldina Railway: Leopodina e ramal	—	—	24.098,6	—	8.615,2	—	—	502,4	18.043,9	2.057,[illegible]	—	—	427,5	18.745,6	72.495,9	20.819.216	54.582,7	287,1	69,3	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway: Sumidouro	—	160,6	2.052,5	—	267,0	—	—	23,2	1.460,2	65,4	—	—	241,8	2.405,4	b) 6.679,1	b) 296.559	3.186,4	1,4	44,4	1,2	8,84	1.006.520	6,4	33
34	Leopoldina Railway: Prolongamento da B. de Araruama	—	15,7	3.513,5	—	361,5	—	—	22,6	2.790,2	82,[illegible]	—	—	422,2	2.716,9	b) 9.055,4	b) 282.654	5.405,4	28,4	7,4	d) 9,6	67,69	241.229	0,8	34

a) Incluidas só as mercadorias pagando.
b) Não estão incluidas as mercadorias transportadas gratis.
c) Incluidas as bagagens e encommendas.
d) Este dado é motivado pelo transporte de mercadorias em vagões de bagagem e animaes.

Numero de ordem	Designação das estradas		Numero de toneladas de mercadorias transportadas a qualquer distancia: Borracha	Madeira	Café	Matte	Assucar	Tecidos do paiz	Algodão	Fumo	Cereaes	Aguardente	Xarque	Couros	Sal	Diversas	Total	Numero de toneladas transportadas a um kilometro	Numero de toneladas referidas á extensão média	Percurso médio de uma tonelada	Numero médio de toneladas: Por trem-kilometro (mixto e carga)	Por vagão-kilometro	Taxa de utilização dos vagões	Peso morto dos: Vagões-kilometro	Vagões por tonelada de mercadoria	Numero de ordem
																				Kiloms.						
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes	—	27.373,7	13.421,1	—	1.774,6	—	4,4	42,8	11 207,3	474,3	—	—	1.664,2	50.592,0	b) 106.554,9	b) 6.985.691	30.767,5	65,6	36,9	3,3	22,50	15.193.793	2,1	35
36		Santo Eduardo ao Itapemirim	—	10.177,0	9.335,2	—	549,9	—	12,4	28,2	2.073,2	193,2	—	—	617,6	9.293,6	33.205,3	2.080.140	22.311,9	62,6	13,8	4,0	42,94	2.643.493	1,2	36
37		Central de Macahé	—	—	1.343,3	—	65,9	—	—	9,9	497,5	51,3	—	—	115,8	1.446,7	b) 3.501,0	b) 140.925	3.300,3	40,2	9,4	7,2	52,85	143.482	1,0	37
38		Norte	—	33.722,1	85.679,6	—	13.681,8	—	4.115,0	502,4	51.741,9	3.150,3	—	—	6.131,6	173.693,1	380.417,7	6.169.082	125.987,0	16,2	74,6	6,0	—	—	—	38
39		Sul do Espirito Santo	—	1.345,2	5.592,7	—	426,8	—	—	4,7	1.985,9	263,3	—	—	384,2	3.455,9	b) 13.458,1	b) 2.147.378	13.440,6	116,1	19,1	5,1	—	—	—	39
40		Caravellas e ramal	—	1.265,1	5.008,4	—	77,6	—	—	6,9	1.942,3	92,1	—	—	456,7	2.687,3	b) 11.538,7	b) 482.538	6.322,6	41,8	9,5	3,0	—	—	—	40
41	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Rezende a Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Pananal		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy		—	—	592.613,0	—	59.265,0	—	7.992,0	—	—	—	—	—	46.131,0	2.061.808,0	2.737.820,0	223.087.617	1.004.946,8	81,5	108,8	4,1	a) 25,72	c) 502.459.683	2,2	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	—	—	13.133,0	—	50,0	—	349,0	—	—	—	—	—	2.206,0	56.429,0	72.072,0	9.195.066	42.256,7	127,5	47,6	4,3	31,44	13.235.638	1,5	45
46		Tatuhy a Itararé	—	—	1.583,0	—	41,0	—	2.651,0	—	—	—	—	—	1.925,0	80.501,0	86.701,0	17.614.885	70.446,2	203,1	60,4	11,1	89,71	9.562.593	0,5	46
47	Baurú a Itapura		—	—	840,5	—	658,9	—	—	47,0	3.820,7	192,0	—	16,9	1.321,3	35.030,1	41.930,4	6.876.684	15.754,8	164,0	24,1	7,7	47,23	7.230.677	1,0	47
48	Rio Claro		—	—	172.739,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	451.788,0	624.527,0	97.581.265	117.505,7	156,2	55,6	2,0	—	354.536.494	3,6	48
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	—	—	57.445,0	—	1.161,0	1.904,0	13,0	579,0	13.769,0	1.031,6	—	401,0	12.425,0	115.135,0	236.914,0	17.898.216	66.784,3	75,5	27,6	4,4	58,79	19.449.858	1,1	49
50		Jaguára a Araguary	—	—	3.036,0	—	405,0	1.135,0	22,0	463,0	22.682,0	165,0	—	225,0	8.340,0	42.923,0	79.428,0	10.990.120	39.110,7	138,3	33,2	5,8	65,45	10.251.670	0,9	50
51	Quarahim a Itaquy		—	—	—	317,0	203,0	—	—	—	—	175,0	5.470,0	3.951,0	198,0	24.534,0	a) 34.778,0	a) 3.514.362	20.012,7	101,0	38,7	7,4	79,01	3.504.075	0,9	51
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay	—	—	2.759,4	10.932,5	2.423,7	903,9	5,1	262,2	4.765,6	559,6	213,2	265,0	347,0	124.461,9	147.893,1	26.722.334	30.258,6	180,7	33,5	2,7	11,80	98.388.942	3,6	52
53		Linha de S. Francisco	—	—	31,5	10,2	290,9	76,4	—	137,2	307,6	55,7	85,5	60,2	104,6	13.083,1	19.203,9	1.060.109	11.021,8	54,9	16,6	5,5	28,28	1.752.099	1,6	53

a) Incluidas só as mercadorias pagando.
b) Não estão incluidas as mercadorias transportadas gratis.
c) Incluidas os de bagagens e encommendas e animaes.

DETALHE DAS BAGAGENS, ENCOMMENDAS E MERCADORIAS

Quadro n. 16

Numero de ordem	Designação das estradas	Bagagens e encommendas transportadas a qualquer distancia: Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Bagagens e encommendas transportadas a um kilometro: Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Mercadorias transportadas a qualquer distancia: Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Mercadorias transportadas a um kilometro: Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Numero de ordem
		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.															
	I — DA UNIÃO																					
1	Madeira-Mamoré	63,4	—	—	—	63,4	10.234,0	—	—	—	10.234,0	10.159,6	—	—	—	10.159,6	2.511.091	—	—	—	2 511.091	1
2	Rêde Ceará-Piauhy: Baturité	3.462,5	—	—	—	3.462,5	231.353,0	—	—	—	231.353,0	93.534,0	—	—	—	93.534,0	9.016.657	—	—	—	9.016.657	2
3	Rêde Ceará-Piauhy: Sobral	189,8	—	—	—	189,8	17.490,0	—	—	—	17.490,0	21.631,0	—	—	—	21.631,0	2.328.326	—	—	—	2.328.326	3
4	Central do Rio Grande do Norte	199,0	—	—	—	199,0	8.707,0	—	—	—	8.707,0	7.315,0	—	—	—	7.315,0	398.434	—	—	—	398.434	4
5	Great Western: Natal a Itamatahy	731,0	51,0	38,0	—	820,0	65.771,0	7.612,0	1.692,0	—	78.412,0	36.986,0	217,0	—	—	37.203,0	3.464.994	33.824	—	—	3 498.818	5
6	Great Western: Conde d'Eu	2.972,0	176,0	97,0	—	3.245,0	143.778,0	19.767,0	6.986,0	—	170.531,0	141.635,0	1.442,0	1.141,0	—	143 918,0	5.753.547	124.212	56.296	—	5.934.055	6
7	Great Western: Recife a S. Francisco	3.707,0	35,0	6,0	—	3.748,0	232.644,0	3.701,0	605,0	—	256.950,0	275.280,0	133,0	—	—	275.413,0	19.748.397	10.779	—	—	19.759.176	7
8	Great Western: Central de Pernambuco	5.151,0	32,0	4,0	—	5.187,0	303.558,0	4.642,0	317,0	—	308.547,0	124.016,0	103,0	4,0	—	124.125,0	10.563.426	6.283	420	—	10.570.132	8
9	Great Western: Sul de Pernambuco	1.451,0	25,0	7,0	—	1.483,0	113.115,0	3.362,0	753,0	—	117.270,0	133 903,0	62,0	—	—	133.965,0	6.682.714	8.703	—	—	6.692.420	9
10	Great Western: Central de Alagoas e ramal	2.485,0	34,0	21,0	—	2.545,0	131.339,0	1.971,0	2.009,0	—	135.319,0	141.547,0	151,0	20,0	—	141.721,0	5.983.395	6.327	900	—	5.991.123	10
11	Great Western: Ribeirão a Cortez	323,0	—	—	—	323,0	6.753,0	—	—	—	6.753,0	54.003,0	—	—	—	54.003,0	930.409	—	—	—	930.409	11
12	Great Western: Paulo Affonso	7,0	—	—	—	7,0	371,0	—	—	—	371,0	5.137,0	—	—	—	5.137,0	253.804	—	—	—	253.804	12
13	Rêde Bahiana: Alagoinhas a Propriá	91,6	5,7	0,5	159,0	256,8	7.024,0	274,0	45,0	—	22.289,0	6.657,4	33,4	—	1.580,9	8.281,7	664.092	2.019	—	66.166	733.207	13
14	Rêde Bahiana: S. Francisco	1.513,5	23,1	11,2	1.482,6	3.038,4	123.471,0	7.028,0	2.334,0	169.332,0	302.615,0	97.678,1	377,6	19,9	62.907,9	160.983,5	14.763.374	68.255	2.153	6.402.780	21.241.462	14
15	Rêde Bahiana: Central da Bahia	717,5	2,4	2,6	878,5	1.631,0	38.497,0	233,0	449,0	59.430,0	98.602,0	41.395,2	—	—	10.154,0	51.510,2	3.834.509	—	—	487.080	4.351.589	15
16	Central do Brazil	134.322,0	3.245,0		348,0	138.415,0	13.707.038,0	634,115		50.645,0	14.431.836,0	1.298.391,0	49.137,0		11.216,0	1.358.644,0	298.763.931	3.722.830		2.771.193	305.257.957	16
17	Rio do Ouro	1.042,1	—	—	—	1.042,1	—	—	—	—	—	92.503,2	—	—	—	92.503,2	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira	5.670,0	14,0	45,0	334,0	6.439,0	604.390,0	223,0	12.025,0	23.572,0	640.120,0	117.490,0	53,0	1,0	657,0	118.181,0	20.654.776	6.546	105	32.945	20.694.372	18
19	Goyaz: Formiga a Goyaz	181,0	—	2,0	183,0	366,0	10.338,0	—	148,0	23.957,0	34.443,0	11.501,0	—	1,0	8.033,0	19.535,0	939.334	—	115	485.105	1.424.554	19
20	Goyaz: Araguary a Catalão	78,0	—	—	37,0	115,0	3.815,0	—	—	1.971,0	5.816,0	6.078,0	2,0	—	282,0	6.362,0	280.224	137	—	14.932	295.293	20
21	Paraná	2.268,6	872,0	134,2	65,2	3.270,0	259.217,5	113.873,2	16.481,3	7.630,2	397.235,1	280.901,3	1.152,9	78,2	24.138,8	305.271,2	39.332.145	201.832	9.493	3.200.849	42.774.319	21
22	D. Thereza Christina	631,0	6,0	1,0	—	638,0	22.138,0	201,0	31,0	—	22.376,0	14.471,0	—	—	—	14.471,0	790.090	—	—	—	790.090	22
23	Oéste de Minas	5.424,4	190,2	58,6	1.017,2	6.690,4	598.570,4	27.475,8	15.194,1	163.457,1	809.716,4	109.467,4	127,5	633,3	15.497,0	116.69 ,2	19.331.081	20.603	76.241	2.420.034	22.047.991	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	6.833,9	537,8	25,0	20,4	7.477,1	994.110,0	33.934,0	3.610,0	3.092,0	1.037.716,0	525.479,0	10.776,6	370,5	32.383,7	568.989,8	123.805.880	2.539.107	37.253	7.625.125	134.058.365	24
25	Itapuca a Corumbá	63,0	—	—	—	63,0	1.631,0	—	—	—	1.631,0	3.930,9	—	—	—	3.930,9	103.109	—	—	—	103.109	25
26	Guaxupé a Itiguassú (a)	167,0	1,0		50,0	218,0	3.302,0	20,0		989,0	4.311,0	4.362,0	—	—	534,0	5.395,0	101.681	10.352		816	112.849	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																					
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	119,5	7,6	0,9	—	128,0	7.750,0	597,2	68,0	—	8.417,0	13.413,7	41,2	0,9	—	13.455,8	395.692	3.211	72	—	398.978	28
29	Recife a Limoeiro e ramal	3.704,0	133,0	59,0	—	3.956,0	308.050,0	18.543,0	6.542,0	—	333.105,0	275.672,0	483,0	1.746,0	—	277.901,0	13.712.182	46.029	65.510	—	13.824.321	29
30	Victoria a Minas: Victoria á Itabira	492,0	6,6	7,2	—	505,8	38.403,7	718,6	718,7	—	39.844,0	30.826,9	53,0	38,4	3.760,1	34.678,4	5.918 588	3.105	1.552	808.226	6.731.471	30
31	Victoria a Minas: Curralinho á Diamantina	43,3	0,2	7,1	0,4	53,0	2.661,4	18,0	513,0	28,0	3.230,1	12 093,5	17,5	8,6	222,3	12.343,9	503.149	1.395	690	16.391	521.625	31
32	Leopoldina Railway: Leopoldina e ramal	5.881,0	—	—	—	5.881,0	879.545,0	—	—	—	879.545,0	72.495,9	—	—	—	72.495,9	20.819.216	—	—	—	20.819.216	32
33	Leopoldina Railway: Sumidouro	600,8	0,1	2,1	—	603,0	25.180,0	0,4	223,7	—	25.410,0	6.678,5	0,3	0,3	—	6.679,1	293.582	25	12	—	293.559	33
34	Leopoldina Railway: Prolongamento da Barão de Araruama	1.053,0	0,8	2,0	—	1.055,7	40.418,5	20,2	69,1	—	40.508,0	9.954,9	0,3	0,2	—	9.955,4	282.072	8	4	—	282.084	34
35	Leopoldina Railway: Carangola e ramaes	1.648,1	21,9	0,8	—	1.670,8	112.280,2	1.889,2	73,4	—	114.243,0	103.535,3	19,2	0,4	—	103.554,9	6.984.258	1.394	39	—	6.985.691	35
36	Leopoldina Railway: Santo Eduardo a Itapemirim	730,3	20,6	1,8	—	752,7	45.698,8	1.349,4	123,7	—	47.167,9	20.023,9	20,4	1,3	4.099,7	33.205,3	1.760.876	1.549	51	317.654	2.080.140	36

(a) Faz parte da rêde Sul Mineira e tem o trafego a cargo da Mogyana.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					BAGAGENS E ENCOMMENDAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO					MERCADORIAS TRANSPORTADAS A QUALQUER DISTANCIA					MERCADORIAS TRANSPORTADAS A UM KILOMETRO					NUMERO DE ORDEM
		Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	Pagando	Por conta: Do Governo Federal	Por conta: Do Governo Estadual	Gratis, em serviço de colonização e outros	Total	
		Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.															
37	Leopoldina Railway. . . Central de Macahé.	112,4	—	0,1	—	112,5	4.412,3	—	5,4	—	4.417,7	3.208,8	—	—	292,2	3.501,0	131.045	—	—	9.880	140 925	37
38	Norte.	12.578,2	—	—	—	12.578,2	456.205,0	—	—	—	456.305,0	389 417,7	—	—	—	389.417,7	6.169.082	—	—	—	6.169.082	38
39	Sul do Espírito Santo.	727,9	5,6	—	—	727,5	80.350,3	899,7	—	—	81.250,0	18.475,8	12,3	—	—	18.488,1	2.145.416	1.962	—	—	2.147.378	39
40	Caravellas e ramal.	237,3	0,1	0,3	—	237,7	9.140,6	1,9	35,[illegible]	—	9.178,0	11.380,7	1,1	156,9	—	11.538,7	435.913	40.730	5.8 5	—	482.538	40
41	Corcovado (a)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Rezende á Bocaina.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy	36.993,0	56,0	446,0	2.987,0	40.482,0	2.249.319,0	3.018,0	28.919,[illegible]	1.030	2.492.336,0	2.718.908,0	451,0	10.241,0	8.220,0	2.737.820,0	221.570 570	25.382	717.693	773.972	223.087.617	44
45	Sorocabana e Ituana. . . . Capão Bonito a Salto Grande.	1.440,0	—	—	—	1.440,0	120.406,0	—	—	—	120.406,0	72.072,0	—	—	—	72.072,0	9.495.066	—	—	—	9.495.066	45
46	Tatuhy a Itararé	1.438,0	—	—	—	1.438,0	132.985,0	—	—	—	132 985,0	86.701,0	—	—	—	86.701,0	17.614.885	—	—	—	17.614.885	46
47	Baurú a Itapura	536,0	—	—	—	536,0	53.275,0	—	—	—	53.275,0	41 930,4	—	—	—	41.930,4	6.876.684	—	—	—	6.876.684	47
48	Rio Claro.	9.348,0	—	—	—	9.348,0	866.265,0	—	—	—	866.265,0	624.527,0	—	—	—	624.527,0	97.584.265	—	—	—	97.584 265	48
49	Mogyana . . . Ribeirão Preto a Jaguára e ramal . .	3.597,0	87,0		598,0	4.282,0	203.487,0	4.922,0		2.330,0	212.239,0	233.812,0	863,0		2.239,0	236.914,0	17.633.369	65.497		169.150	17.868.216	49
50	Jaguára a Araguary	7 9,0	44,0		300,0	1.113,0	75.201,0	4.303,0		22.337,0	108.841,0	78.262,0	196,0		970,0	79.428,0	10.828.785	27.120		134.215	10.990.120	50
51	Quarahim a Itaqui	212,8	—	—	—	212,8	12.653,0	—	—	—	12.653,0	34.778,0	—	—	—	34.778,0	3.514.362	—	—	—	3.514.362	51
52	S. Paulo-Rio Grande. . . Itararé a Uruguay	1.320,6	155,3	57,1	146,3	1.679,3	189.692,1	37.331,3	8.846,1	1.331,5	278.144,0	136.859,4	866,0	0,1	10.167,6	147.893,1	23.379.791	185.679	2	3.156.862	26.722.334	52
53	Linha de S. Francisco	271,2	1,2	1,4	0,3	274,1	11.036,3	40,5	56,2	9,0	11.151,0	19.296,9	—	—	—	19.296,9	1.060.109	—	—	—	1.060.109	53

(a) Só transporta passageiros.

NUMERO E PERCURSO DOS TRENS E DAS LOCOMOTIVAS

Quadro n. 17

Numero de ordem	Designação das estradas	Numero de trens durante o anno: Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Percurso kilometrico dos trens: Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Numero de trens, por dia, referidos á extensão média: Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Locomotivas em serviço, numero médio e percurso: Trafego: Numero	Trafego: Percurso total	Lastro e outros: Numero	Lastro e outros: Percurso total	Percurso annual médio de uma locomotiva: Trafego	Lastro	Locomotivas que percorreram: Até 10.000 kilometros	De 10.000 a 30.000 kilometros	De 30.000 a 50.000 kilometros	Mais de 50.000 kilometros	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																										
1	Madeira-Mamoré	—	1.057	—	1.057	—	—	171.701	—	171.701	—	—	1,4	—	1,4	—	—	171.703	—	—	—	—	—	—	—	—	1
2	Ceará-Piauhy — Baturité	955	711	2.408	4.074	200	93.735	72.189	206.800	373.724	19.[illegible]	0,6	0,4	1,4	2,4	0,1	26	409.740	1	11.687	18.067	11.687	5	17	4	—	2
3	Ceará-Piauhy — Sobral	10	522	380	912	310	919	85.724	56.305	144.148	8.[illegible]	0,01	0,7	0,5	1,2	0,3	10	153.438	8	38.614	15.313	4.826	3	4	3	—	3
4	Great-Western — Natal á Itamatahy	18	314	911	1.243	101	1.886	51.480	93.022	150.288	12.[illegible]	0,03	0,8	1,6	2,4	0,2	—	213.787	—	12.732	—	—	7	5	3	—	4
5	Great-Western — Conde d'Eu	59	3.701	2.012	5.772	349	2.775	226.443	84.261	313.480	13.[illegible]	0,01	3,4	1,3	4,7	0,2	—	528.083	—	35.145	—	—	35	21	1	—	5
6	Great-Western — Recife a S. Francisco	442	2.360	3.055	5.896	412	53.733	149.977	144.871	348.581	24.[illegible]	1,1	3,1	3,0	7,2	0,5	—	503.459	—	35.039	—	—	45	11	7	—	6
7	Great-Western — Central de Pernambuco	3.385	4.384	3.537	11.336	475	62.493	232.670	182.935	508.058	31.[illegible]	0,6	2,7	1,9	5,2	0,2	—	716.197	—	45.273	—	—	24	6	3	—	7
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	549	835	1.713	3.098	450	69.514	79.883	107.176	247.573	34.[illegible]	1,0	1,0	1,5	3,5	0,5	—	374.569	—	36.314	—	—	32	12	3	—	8
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	436	1.703	2.740	4.878	514	37.848	113.451	120.854	272.153	24.[illegible]	0,5	1,8	2,0	4,4	0,4	—	334.491	—	40.848	—	—	20	6	6	—	9
10	Great-Western — Ribeirão a Cortez	42	610	921	1.573	78	145	17.600	15.776	33.602	2.[illegible]	0,01	1,7	1,5	3,2	0,3	—	56.530	—	4.360	—	—	9	3	—	—	10
11	Great-Western — Paulo Affonso	7	147	62	216	45	385	14.616	4.174	19.175	3.[illegible]	0,01	0,3	0,1	0,4	0,1	—	26.222	—	3.912	—	—	3	1	—	—	11
12	Central do Rio Grande do Norte	4	314	44	362	430	136	29.465	1.042	30.643	22.[illegible]	0,003	0,8	0,03	0,8	0,8	—	73.328	—	29.910	14.665	4.985	5	3	—	—	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	7	418	31	456	175	524	48.818	3.428	52.770	13.[illegible]	0,01	1,1	0,1	1,2	0,2	1,2	58.727	0,7	10.288	48.930	14.697	—	—	—	—	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	31	4.930	1.307	6.358	1.507	2.255	420.202	185.997	608.454	133.[illegible]	0,01	2,0	0,8	2,8	0,6	17,4	712.515	8,9	141.551	34.960	27.509	42	20	8	—	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	36	1.834	650	2.570	1.812	1.307	157.805	16.208	175.320	47.[illegible]	0,01	1,3	0,2	1,5	0,4	7	210.003	9,7	58.269	30.000	6.007	2	8	3	—	15
16	Central do Brazil	—	—	—	—	—	1.773.087	2.484.217	8.074.326	12.331.630	—	9,2	3,3	4,1	16,6	—	—	11.295.126	—	626.445	—	—	—	—	—	—	16
17	Rio de Ouro	3.608	1.466	789	5.833	706	81.473	55.756	13.635	151.874	17.[illegible]	1,9	1,2	0,2	3,3	0,3	—	181.001	—	17.457	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira	1.176	7.835	7.183	16.224	4.045	206.104	808.830	413.074	1.428.010	151.[illegible]	0,5	2,1	1,0	3,7	0,3	55	1.557.340	6	151.547	28.315	25.258	5	32	20	4	18
19	Goyaz — Formiga a Goyaz	2	345	209	556	857	62	46.471	19.831	66.444	15.[illegible]	0,003	0,9	0,3	1,2	0,3	4,8	67.527	1,6	17.039	14.068	10.645	5	2	—	—	19
20	Goyaz — Araguary a Catalão	—	209	14	283	891	—	14.142	571	14.713	3.[illegible]	—	0,7	0,02	0,7	1,4	2	(a) 14.713	1	8.226	7.365	8.226	—	—	—	—	20
21	Paraná	1.533	2.209	15.821	19.587	2.376	229.129	89.113	715.542	1.038.784	216.[illegible]	1,5	0,5	4,7	6,7	0,4	—	1.074.585	—	218.336	—	—	5	9	10	9	21
22	D. Thereza Christina	49	1.011	50	1.110	202	4.630	75.319	1.711	81.660	4.[illegible]	0,1	1,7	0,03	1,8	0,2	3,7	93.555	1,9	7.173	26.639	3.775	—	—	—	—	22
23	Oeste de Minas	398	13.277	2.905	16.580	5.495	63.077	825.165	371.886	1.230.128	306.[illegible]	0,1	1,8	0,8	2,7	0,7	—	1.616.039	—	396.968	—	—	—	—	—	—	23
24	Viação Ferrea do Rio G. do Sul	4.171	10.148	16.838	31.157	7.821	1.053.793	647.182	1.969.050	3.670.025	324.[illegible]	1,3	0,8	2,5	4,6	0,4	71	3.673.824	36	1.088.768	51.555	30.011	42	112	46	—	24
25	Itapura a Corumbá	—	300	423	723	182	—	7.590	9.244	16.714	11.[illegible]	—	0,8	1,0	1,8	1,1	—	20.010	—	11.170	—	—	—	—	—	—	25
26	Guaxupé a Itaguassú (Rêde Sul Mineira)	401	384	14	799	16	10.136	9.689	239	20.124	[illegible]	1,1	1,0	0,20	2,3	0,02	1,7	28.382	—	194	16.095	—	(a) 15	—	—	—	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																										
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	—	314	299	613	12	—	21.492	11.232	35.724	[illegible]	—	0,9	0,3	1,2	0,02	3	38.893	3	852	12.965	284	—	—	—	—	28
29	Recife ao Limoeiro e ramal	775	3.327	4.118	8.220	642	9.315	257.703	194.331	411.349	38.[illegible]	0,1	2,5	2,0	4,6	0,3	—	657.725	—	65.802	—	—	41	22	7	—	29
30	Victoria a Minas — Victoria a Itabira	21	1.470	166	1.657	687	681	293.508	30.147	324.336	90.[illegible]	0,004	1,9	0,2	2,1	0,5	11	365.621	4	90.130	33.238	22.532	1	8	5	1	30
31	Victoria a Minas — Curralinho a Diamantina	8	270	80	358	52	751	17.249	9.839	27.812	4.[illegible]	0,02	0,7	0,3	1,0	0,1	6	30.582	1	8.519	5.007	8.519	7	—	—	—	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	1.470	4.088	747	6.305	3.421	226.593	281.536	18.603	526.732	33.[illegible]	1,6	2,0	0,1	3,7	0,2	—	540.240	—	83.903	—	—	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	2	735	4	741	125	48	68.011	23	68.082	5.[illegible]	0,001	2,0	0,001	2,0	0,2	—	80.593	—	5.624	—	—	—	—	—	—	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	—	732	3	735	120	—	38.064	59	38.123	1.[illegible]	—	2,0	0,003	2,0	0,1	2	40.232	1	2.833	—	—	—	—	—	—	34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	1.687	1.382	3.607	6.656	3.518	152.937	54.504	134.402	341.843	84.[illegible]	1,8	0,7	1,6	4,1	0,4	—	409.154	—	34.363	20.116	2.833	—	3	—	—	35
36	Leopoldina Railway — S. Eduardo ao Itapemirim	223	732	755	1.710	342	20.268	68.076	59.145	147.489	8.[illegible]	0,6	2,0	1,7	4,3	0,3	—	162.930	—	9.756	—	—	—	—	—	—	36

(a) Em das locomotivas proprias percorreram locomotivas de outras linhas.

Numero de ordem	Designação das estradas		Numero de trens durante o anno: Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Percurso kilometrico dos trens: Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Numero de trens, por dia, referidos á extensão média: Passageiros	Mixtos	Carga	Total	Lastro e em serviço não remunerado	Locomotivas em serviço, numero médio annual — Trafego: Numero	Trafego: Percurso total	Lastro e outros: Numero	Lastro e outros: Percurso total	Percurso annual médio de uma locomotiva: Trafego	Lastro	Locomotivas que percorreram: Até 10.000 kilometros	De 10.000 a 30.000 kilometros	De 30.000 a 50.000 kilometros	Mais de 50.000 kilometros	Numero de ordem
37	Leopoldina Railway.	Central de Macahé.	—	314	41	355	24	—	14.130	845	14.975	[illegible]	—	0,9	0,1	1,0	0,03	—	18.273	—	497	—	—	3	—	—	—	37
38		Norte	27.201	—	4.433	31.634	2.027	696.363	—	82.647	689.010	[illegible]	33,7	—	4,6	38,3	0,6	—	762.924	—	10.350	—	—	—	—	—	—	38
39		Sul do Espirito Santo	234	314	903	1.451	617	33.777	50.554	61.559	148.890	[illegible]	0,6	0,9	1,0	2,5	0,4	—	200.193	—	56.199	—	—	—	—	—	—	39
40		Caravellas e ramal.	1	732	788	1.521	1.278	50	32.568	17.914	50.532	[illegible]	0,001	1,1	0,7	1,8	0,5	—	65.355	—	14.484	—	—	—	—	—	—	40
41	Corcovado		5.111	—	—	5.111	74	16.820	—	—	16.820	[illegible]	12,0	—	—	12,0	0,3	2	16.820	1	408	8.410	408	2	—	—	—	41
42	Rezende á Bocaina.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal.		2	522	—	524	9	72	14.046	—	14.088	[illegible]	0,007	1,4	—	1,4	0,04	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy		14.600	—	21.687	36.327	—	850.554	—	2.088.090	2.938.644	—	16,7	—	41,2	57,9	—	89,2	4.538.870	—	123.347	50.828	—	4	13	45	37	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande.	706	732	902	2.400	1.520	166.712	70.556	122.449	359.717	[illegible]	2,1	0,9	1,5	4,5	1,1	—	551.692	—	100.719	—	—	1	9	5	—	45
46		Tatuhy a Itararé . .	1.112	732	2.360	4.213	1.865	273.884	31.441	259.966	565.291	[illegible]	3,0	0,4	2,8	6,2	0,9	4,3	727.569	0,8	121.047	169.202	155.808	—	1	11	7	46
47	Baurú a Itapura		—	621	1.382	2.003	317	—	136.739	148.875	285.614	[illegible]	—	0,8	0,9	1,7	0,1	—	324.445	—	9.736	—	—	4	7	5	—	47
48	Rio Claro.		8.028	2.237	23.908	34.168	6.910	873.047	91.008	1.664.400	2.628.515	[illegible]	2,9	0,3	5,4	8,6	0,8	—	3.242.831	—	252.299	—	—	1	13	22	38	48
49	Mogyana. .	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal . .	2.138	2.196	3 070	7.404	1.338	259.546	224.724	423.658	907.928	[illegible]	2,7	2,2	4,3	9,2	0,6	18,2	1.000.297	1,6	63.642	60.401	39.625	(a) 43	15	19	1	49
50		Jaguára a Araguary	1.479	1.046	2.409	4.934	669	182.741	75.238	265.119	523.098	[illegible]	1,8	0,7	2,6	5,1	0,2	8,2	642.867	0,5	38.378	74.739	76.746	(a) 28	2	11	2	50
51	Quarahim a Itaquy.		18	628	386	1.032	115	1.345	55.075	35.612	92.032	[illegible]	0,02	0,8	0,5	1,3	0,1	8	122.272	—	8.351	15.284	—	6	3	—	—	51
52	S. Paulo-Rio Grande.	Itararé ao Uruguay.	329	1.061	5.960	7.350	1.971	80.517	304.378	492.480	877.375	[illegible]	0,2	1,0	1,5	2,7	0,8	30	914.866	8	325.214	30.495	40.652	6	21	11	—	52
53		Linha de S. Francisco	241	636	225	1.105	206	10.875	60.480	3.300	74.655	[illegible]	0,3	1,7	0,1	2,1	0,2	4	79.485	1	7.028	18.664	11.858	—	1	3	—	53

(a) Além das locomotivas proprias percorreram locomotivas de outras linhas.

Quadro n. 18

PERCURSO DOS VEHICULOS E CONSUMO DE COMBUSTIVEL E LUBRIFICANTES

Numero de ordem	Designação das estradas	Percurso kilometrico — Dos vehiculos — De passageiros	De mercadorias	De bagagens e encommendas	De animaes	Total	De lastro e serviço não retribuido	Numero medio de vehiculos por trem-kilometro em serviço — Do trafego	De lastro e não retribuido	Consumo de combustivel por locomotiva-kilometro — Carvão — Quantidade	Valor	Lenha — Quantidade	Valor	Total em réis	Consumo de lubrificantes — Por locomotiva-kilometro — Graxa — Quantidade	Valor	Oleos — Quantidade	Valor	Estopa — Quantidade	Valor	Total em réis	Por 1.000 vehiculos-kilometro — Graxa — Quantidade	Valor	Oleos — Quantidade	Valor	Estopa — Quantidade	Valor	Total em réis	Por vehiculo-kilometro	Numero de ordem
										Kilog.		m3			Kilog.		Kilog.		Kilog.			Kilog.		Kilog.		Kilog.				
	I — DA UNIÃO																													
1	Madeira-Mamoré	323.986	a) 414.648	—	19.325	762.959	—	4,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	687.946	1.486.895	147.957	193.968	2.516.736	47.420	6,6	4,5	12,436	$[illegible]	217	$001	$467	—	—	0,043	$014	0,004	$002	$016	0,454	$145	2,798	$733	0,717	$264	1$142	1,1	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	404.031	853.649	155.624	993.182	2.406.489	419.633	10,6	10,8	2,722	$[illegible]	725	$090	$189	0,006	$003	0,025	$020	0,042	$001	$024	1,253	$679	0,095	$041	0,049	$020	$740	0,7	3
4	Central do Rio Grande do Norte	64.807	74.784	27.637	28.016	196.234	42.929	6,4	1,5	7,592	$[illegible]	075	$073	$422	0,001	$001	0,041	$030	0,003	$003	$034	6,171	5$440	9,748	5$389	1,892	1$478	11$907	11,9	4
5	Great-Western — Natal á Itamatahy	369.692	2.002.676	127.354	234.442	2.734.164	105.778	18,0	8,8	9,240	$[illegible]	m3 —	—	$258	—	—	0,028	$007	0,008	$001	$008	—	—	1,621	$245	0,089	$040	$285	0,2	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	1.791.326	3.002.648	454.530	432.938	5.681.442	132.930	18,1	9,7	9,222	$[illegible]	029	$001	$259	—	—	0,028	$006	0,008	$001	$007	—	—	1,531	$244	0,088	$040	$283	0,2	6
7	Great-Western — Recife ao S. Francisco	1.679.426	5.183.091	524.148	341.685	8.030.354	290.384	23,0	11,7	9,236	$[illegible]	038	$002	$260	—	—	0,028	$006	0,008	$001	$007	0,001	$001	1,531	$244	0,089	$040	$285	0,2	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	2.838.732	4.441.652	670.353	520.682	8.483.472	352.772	16,1	11,8	9,237	$[illegible]	061	$003	$261	—	—	0,027	$007	0,008	$001	$008	—	—	1,598	$255	0,093	$042	$297	0,2	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	1.004.498	2.305.888	341.701	250.918	3.903.008	383.378	15,8	11,3	9,239	$[illegible]	027	$001	$259	—	—	0,028	$006	0,002	$001	$007	0,002	$002	1,532	$244	0,089	$040	$296	0,2	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	1.481.506	2.214.788	343.072	302.672	4.042.038	226.174	14,9	9,1	9,230	$[illegible]	015	$001	$250	—	—	0,028	$006	0,002	$001	$007	0,001	$001	1,531	$244	0,089	$040	$285	0,2	10
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	77.244	199.730	34.896	22.968	334.808	18.312	0,9	6,5	9,234	$[illegible]	—	—	$158	—	—	0,028	$006	0,003	$001	$007	—	—	1,529	$244	0,089	$040	$284	0,2	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	32.596	184.044	12.180	12.180	241.000	24.450	12,5	6,2	—	—	—	—	—	0,011	$010	0,059	$011	0,004	$002	$031	2,075	1$958	0,020	$008	0,018	$010	1$076	1,9	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	214.506	295.652	76.468	183.525	770.151	138.118	14,6	13,4	0,080	$[illegible]	926	$246	$248	0,002	$001	0,055	$015	0,005	$001	$017	0,528	$192	0,507	$116	0,190	$065	$373	0,3	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	1.999.666	4.494 237	1.043.860	1.913.261	9.451.121	2.614.948	15,5	19,5	2,113	$[illegible]	538	$246	$282	0,001	$001	0,060	$014	0,002	$002	$017	1,711	$713	1,004	$261	0,491	$208	1$182	1,2	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	562.046	1.549.528	228.047	257.076	2.597.537	448.649	14,8	8,9	2,334	$[illegible]	502	$110	$195	—	—	0,082	$010	0,008	$003	$013	—	—	0,991	$465	0,055	$033	$498	0,4	15
16	Central do Brazil	66.470.161	91.480.605	24.156.223	16.308.035	195.315.024	—	15,8	—	18,462	$[illegible]	m3 003	$020	$558	—	—	0,050	$010	0,004	$002	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
17	Rio de Ouro	265.974	253.922	103.182	26 800	649.878	34.010	4,1	1,9	9,758	$[illegible]	m3 —	—	$183	—	—	0,044	$022	0,005	$003	$025	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira	1.545.590	2.366 602	1.039.394	3.388.795	8.369.781	351.008	5,8	2,3	8,188	$[illegible]	455	$144	$275	0,004	$001	0,004	$008	0,004	$001	$010	0,115	$078	1,675	$392	0,284	$100	$579	0,6	18
19	Oéste de Minas	1.722.754	3.720.099	824.988	2.744.367	9.012.718	1.403.912	7,1	4,5	0,327	$[illegible]	043	$090	$180	0,002	$002	0,036	$006	0,00[illegible]	$002	$011	0,662	$398	5,655	1$225	1,103	$571	2$194	2,1	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	108.330	150.451	43.123	128.785	430.673	33.731	6,4	1,9	—	—	110	$247	$247	0,018	$016	0,056	$037	0,008	$008	$061	3,120	2$063	0,783	$602	0,459	$125	3$790	3,6	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	18.806	23.965	14.112	9.417	66.339	42.396	4,5	5,1	—	—	100	$200	$200	0,002	$002	0,052	$047	0,010	$009	$058	—	—	—	—	—	—	—	—	21
22	Paraná	1.838.856	9.483.919	945.498	14.090	12.342.363	565.566	14,9	2,6	15,013	$[illegible]	033	$041	$090	—	—	0,023	$009	0,004	$002	$011	—	—	1,168	$422	0,165	$068	$490	0,4	22
23	D. Thereza Christina	87.821	413.328	134.727	100.430	736.306	203.542	9,0	31,6	0,192	$[illegible]	m3 043	$115	$124	0,004	$001	0,026	$021	0,009	$003	$025	0,520	$178	7,440	2$423	1,070	$351	2$932	2,9	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	4.741.088	24.054.231	1.739.618	3.498.579	34.033.519	658.397	9,5	2,0	8,032	$[illegible]	006	$027	$392	0,001	$001	0,030	$009	0,003	$001	$011	0,010	$075	0,045	$142	0,181	$090	$237	0,2	24
25	Itapura á Corumbá	21.372	75.443	10 812	9.975	117.302	20.171	7,0	1,8	—	—	032	$206	$206	0,002	$001	0,042	$022	0,005	$003	$033	3,577	2$475	5,620	3$531	1,295	$820	6$326	6,3	25
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)	51.706	42.671	17.361	3.295	115.033	265	5,7	1,3	5,587	$[illegible]	m3 000	$193	$480	—	—	0,300	$060	0,011	$002	0,11	0,209	$260	1,400	$450	0,100	$040	$750	0,7	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																													
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	26.682	124.020	—	936	151.638	1.868	4,2	2,1	—	—	536	$045	$045	0,010	$008	0,020	$013	0,010	$005	$025	2,828	2$313	8,049	3$563	3,333	1$255	7$331	7,2	28
29	Recife ao Limoeiro e ramal	1.886.598	5.303.084	508.658	558.650	8.256.990	327.678	18,7	0,1	0,234	$[illegible]	m3 124	$001	$262	—	—	0,028	$006	0,002	$001	$007	—	—	1,493	$238	0,087	$039	$277	0,2	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	531.059	1.041.003	270.441	113.384	1.955.881	207.000	0,1	2,3	2,472	$[illegible]	045	$100	$191	0,001	$001	0,028	$013	0,005	$001	$018	0,278	$240	2,051	1$546	2,048	1$345	3$631	3,6	30
31	Victoria a Minas — Cucralinho á Diamantina	19.768	41.362	2.774	3.344	67.248	36.601	2,4	8,1	—	—	077	$077	$077	0,009	$008	0,052	$014	0,009	$006	$020	0,105	$038	1,270	$252	0,202	$136	$506	0,5	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina o Ramal	—	—	—	—	2.906.202	—	5,6	—	4 077	$[illegible]	623	$122	$205	—	—	0,019	$007	0,005	$002	$010	—	—	—	—	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	88 091	248.623	5.580	(c) 89.958	432.255	10.771	0,3	1,9	0,099	$[illegible]	m3 030	$112	$327	—	—	0,017	$004	0,003	$001	$005	0,055	$020	1,356	$226	0,160	$064	$310	0,3	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	39.814	31.453	—	(c) 65.360	136.627	4.175	3,6	1,5	10,000	$[illegible]	003	$012	$321	—	—	0,016	$003	0,002	$001	$001	0,426	$140	4,538	$758	0,151	$419	1$317	1,3	34

[illegible]uidos os de bagagem e encommendas.
[illegible]uidos os de correio e chefe de trem.
[illegible]sa de animaes e de bagagem e animaes.

Numero de ordem	Designação das estradas		Percurso kilometrico — Dos vehiculos — De passageiros	De mercadorias	De bagagens e encommendas	De animaes	Total	De lastro e serviço não retribuido	Numero medio de vehiculos por trem-kilometro em serviço — Do trafego	Do lastro e não retribuido	Consumo de combustivel por locomotiva-kilometro — Lenha — Quantidade	Valor	Total em réis	Consumo de lubrificantes — Por locomotiva-kilometro — Graxa — Quantidade	Valor	Oleos — Quantidade	Valor	Estopa — Quantidade	Valor	Total em réis	Por 1.000 vehiculos-kilometro — Graxa — Quantidade	Valor	Oleos — Quantidade	Valor	Estopa — Quantidade	Valor	Total em réis	Por vehiculo kilometro	Numero de ordem
											m3			Kilog.		Kilog.		Kilog.			Kilog.		Kilog.		Kilog.				
35	Leopoldina Railway	Carangola e ramaes	328.391	2.035.276	133.914	a) 212.016	2.774.607	27.969	8,1	0,8	0,031	$116	$244	—	—	0,020	$004	0,004	$001	$005	0,013	$001	1,424	$238	0,215	$075	$320	0,3	35
36		S. Eduardo a Itapemirim	209.067	519.740	85.234	a) 76.818	890.859	14.754	6,0	1,5	0,030	$104	$219	—	—	0,017	$004	0,003	$001	$005	0,014	$005	1,510	$253	0,223	$065	$313	0,3	36
37		Central de Macahé	14.114	19.534	—	a) 14.609	48.257	625	3,2	1,2	0,001	$025	$263	—	—	0,017	$003	0,001	$001	$004	1,023	$633	18,268	$3054	4,705	1$716	5$403	5,4	37
38		Norte	2.056.106	1.021.591	505.459	78.195	4.512.354	13.039	6,6	1,2	0,043	$001	$308	—	—	0,019	$004	0,005	$002	$006	0,058	$010	0,268	$044	0,036	$013	$076	0,1	38
39		Sul do Espirito Santo	231.437	418.699	56.019	a) 58.602	764.757	100.301	5,1	3,7	0,012	$047	$294	—	—	0,020	$005	0,004	$002	$007	0,056	$010	1,130	$222	0,169	$062	$303	0,3	39
40		Caravellas e ramal	31.861	141.280	2.550	a) 32.404	214.035	23.361	4,1	1,0	0,027	$100	$241	—	—	0,013	$003	0,003	$001	$004	0,025	$018	1,309	$218	0,170	$051	$297	0,3	40
41	Corcovado		16.820	—	—	—	16.820	403	1,0	1,0	—	—	$386	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy		12.348.173	c) 55.191.000	—	—	67.539.263	—	22,9	—	—	—	$538	—	—	0,044	$014	—	—	$014	—	—	0,713	$135	—	—	$135	0,1	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	632.056	2.131.780	167.934	471.520	3.403.290	135.659	9,4	1,6	0,070	$210	$299	—	—	0,020	$009	0,007	$002	$011	—	—	2,427	1$614	—	—	1$614	1,6	45
46		Tatuhy a Itararé	702.640	1.589.690	359.260	423.280	3.079.870	558.116	5,4	0,4	0,086	$222	$249	—	—	0,022	$009	0,082	$002	$011	—	—	—	—	—	—	—	—	46
47	Baurú a Itapura		329.015	835.846	103.738	191.953	1.516.452	29.503	5,3	3,0	15,392 m3	$205	$295	0,001	$001	0,049	$035	0,007	$005	$040	5,533	4$001	7,336	4$502	1,390	$935	9$501	9,5	47
48	Rio Claro		8.217.763	47.309.380	2.448.267	5.656.850	63.632.260	5.229.842	21,2	20,6	0,032	$203	$427	—	—	0,025	$010	0,007	$002	$012	—	—	0,382	$091	0,001	$001	$092	0,1	48
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	1.081.445	4.058.649	532.604	559.957	6.232.655	379.031	6,8	5,9	0,030	$193	$451	0,0005	0,003	0,030	$009	0,011	$002	$014	0,400	$320	1,700	$550	0,200	$050	$920	0,9	49
50		Jaguára a Araguary	487.300	1.887.274	270.249	250.049	2.894.842	176.518	5,5	4,5	0,030	$193	$480	0,0005	0,003	0,030	$009	0,011	$002	$014	0,400	$360	2,000	$640	0,200	$150	1$050	1,0	50
51	Quarahim a Itaquy		128.892	473.913	54.475	166.109	823.419	22.715	8,9	2,7	0,001	$109	$167	—	—	0,051	$013	0,004	$002	$015	—	—	6,031	2$762	1,209	$318	3$380	3,3	51
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé ao Uruguay	2 269.858	9.723.174	73.811	401.950	12.473.703	762.227	14,2	2,9	12,220	$339	$532	—	—	0,010	$015	0,003	$001	$016	—	—	0,632	$812	0,047	$061	$873	0,8	52
53		Linha de S. Francisco	191.478	490.239	4.804	—	383.521	26.275	5,1	3,7	5,528	$204	$204	—	—	0,016	$019	0,005	$003	$022	—	—	1,752	$508	0,105	$074	$582	0,5	53

(a) Vagões de animaes e de bagagem e animaes.
(b) Tracção electrica — Consumo total 170.050 kilo-watts no valor de 6:351$250.
(c) Incluidos os de bagagens, encommendas e animaes.

Quadro n. 19

DETALHE DO PERCURSO DOS VEHICULOS EM SERVIÇO DO TRAFEGO

Numero de ordem	Designação das estradas	Carros de 1ª classe: Percurso total — Kilometros	Carros de 1ª classe: Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Carros de 1ª classe: Percurso total dos eixos — Kilometros	Carros de 2ª classe: Percurso total — Kilometros	Carros de 2ª classe: Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Carros de 2ª classe: Percurso total dos eixos — Kilometros	Carros mixtos: Percurso total — Kilometros	Carros mixtos: Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Carros mixtos: Percurso total dos eixos — Kilometros	Vagões de mercadorias: Percurso total — Kilometros	Vagões de mercadorias: Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Vagões de mercadorias: Percurso total dos eixos — Kilometros	Vagões de bagagem e encommendas: Percurso total — Kilometros	Vagões de bagagem e encommendas: Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Vagões de bagagem e encommendas: Percurso total dos eixos — Kilometros	Vagões de animaes: Percurso total — Kilometros	Vagões de animaes: Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Vagões de animaes: Percurso total dos eixos — Kilometros	Vagões de lastro e outros em serviços não remunerados: Percurso total — Kilometros	Vagões de lastro e outros em serviços não remunerados: Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Vagões de lastro e outros em serviços não remunerados: Percurso total dos eixos — Kilometros	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																						
1	Madeira-Mamoré	142.173	10.246.476	538.692	183.813	13.449.536	372.626	—	—	—	(a) 444.648	7.538.715	829.203	—	—	—	19.325	180.940	77.390	—	—	—	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	492.974	16.119.166	1.611.916	284.937	12.537.228	1.139.748	—	—	—	1.483.905	15.731.057	5.947.580	147.957	1.032.001	501.828	193.905	1.125.014	775.872	47.430	337.599	189.720	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	223.161	4.070.916	791.538	177.872	5.336.136	533.616	—	—	—	553.649	4.339.189	3.134.510	155.621	688.636	414.993	993.182	3.128.523	3.072.728	449.636	1.508.638	1.586.660	3
4	Central do Rio Grande do Norte	35.553	1.422.210	142.220	39.342	1.173.686	117.368	—	—	—	74.784	1.430.990	299.436	27.637	414.553	110.548	28.910	231.328	115.664	42.920	243.248	171.716	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	146.205	5.933.625	634.914	269.484	10.377.681	789.458	—	—	—	2.002.676	24.721.836	6.092.731	127.354	1.553.710	551.408	201.442	1.263.451	671.388	165.778	978.446	423.142	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	957.812	34.193.838	3.668.420	693.514	42.509.214	3.497.360	—	—	—	3.002.648	37.035.516	10.527.178	454.530	5.515.266	1.632.672	432.928	2.675.557	1.413.140	132.930	448.312	469.348	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	1.102.850	39.371.959	4.213.938	876.576	44.705.070	3.362.522	—	—	—	5.183.001	63.062.098	18.171.928	526.148	6.419.006	1.913.074	341.086	2.111.649	1.115.261	290.334	1.016.703	1.054.880	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	1.359.686	48.540.795	5.207.598	1.470.003	75.433.896	5.674.818	—	—	—	4.144.652	51.163.244	12.531.150	670.356	8.178.243	2.437.714	520.682	3.273.483	1.728.881	752.772	1.443.151	1.245.293	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	532.654	19.016.163	2.040.404	471.834	24.033.534	1.809.950	—	—	—	2.305.888	28.452.814	7.059.246	341.701	4.164.739	1.242.438	250.918	1.550.673	818.996	383.378	1.389.840	1.352.324	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	675.994	24.149.772	2.588.712	565.002	25.785.708	1.939.490	—	—	—	2.214.788	27.340.232	7.765.016	343.072	4.195.478	1.317.410	302.671	1.870.545	977.924	226.173	823.032	798.391	10
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	35.710	1.275.034	136.792	41.498	2.146.398	135.370	—	—	—	199.730	2.465.540	700.254	34.89	425.731	124.882	22.938	141.918	74.938	18.342	61.095	64.366	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	18.854	754.160	75.416	13.742	824.520	54.968	—	—	—	184.044	662.558	308.088	12.180	36.540	24.360	12.180	36.540	24.360	24.450	64.125	48.900	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	81.216	2.924.640	208.451	78.783	4.805.946	295.444	54.481	2.233.7[illegible]	163.445	295.652	4.036.547	872.735	76.464	433.481	210.286	183.528	1.400.450	636.838	138.418	—	318.362	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	867.274	35.124.597	3.469.096	890.454	66.761.550	3.559.646	242.23	13.354.1[illegible]	938.052	4.494.337	75.394.120	19.636.052	1.043.860	8.309.125	4.175.440	1.913.264	13.392.827	7.653.044	2.614.042	10.293.477	10.459.702	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	285.354	5.707.080	774.736	276.662	9.959.832	800.167	—	—	—	1.519.525	6.992.870	3.099.056	228.017	1.824.136	684.051	257.076	773.028	515.952	418.649	1.335.574	857.824	15
16	Central do Brazil	35.156.423	859.638.322	140.625.692	31.313.738	1.363.668.975	125.254.952	(c) 5.237.525	—	—	91.460.065	—	375.842.420	15.948.698	—	63.774.792	16.308.035	—	65.232.140	—	—	—	16
17	Rio de Ouro	67.202	—	—	92.936	—	—	165.836	—	—	253.982	—	—	103.182	—	—	23.800	—	—	34.040	—	—	17
18	Rede Sul Mineira	(b) 1.545.590	66.328.253	6.182.360	—	—	—	—	—	—	2.366.002	33.312.926	7.984.762	1.059.304	8.341.273	3.304.427	3.388.795	23.423.685	13.555.180	351.092	—	1.393.853	18
19	Oéste de Minas	690.380	17.190.462	2.761.520	772.746	26.350.639	3.090.984	259.038	7.592.7[illegible]	1.038.512	3.720.609	28.410.987	14.892.496	824.988	6.993.728	3.229,051	2.744.367	15.640.148	10.977.468	1.463.913	7.742.573	5.645.648	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	54.183	1.723.924	216.740	54.121	2.597.152	216.496	—	—	—	150.451	2.621.08[illegible]	601.804	43.428	391.621	172.542	128.785	1.135.884	515.140	33.731	187.174	134.024	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	1.628	71.634	6.512	2.142	138.248	12.598	11.036	617.5[illegible]	55.144	23 935	470.300	95.864	14.141	115.661	56.568	9.447	44.458	37.065	42.396	343.407	169.160	21
22	Paraná	1.095.407	30.232.389	3.742.638	636.675	29.669.055	2.228.364	165.714	7.291.4[illegible]	632.856	9.483.919	172.175.584	32.236.068	915.498	5.672.988	2.363.744	14.090	70.450	28.180	565.596	689.650	1.553.354	22
23	D. Thereza Christina	(b) 87.821	3.337.198	351.284	—	—	—	—	—	—	413.388	2.479.965	528.656	131.727	471.545	230.454	100.430	351.505	200.860	203 542	712.397	407.084	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.838.960	103.282.590	11.463.461	1.298.491	61.150.067	5.193.077	573.634	25.411.0[illegible]	2.291 538	21.954.234	324.671.223	55.194.835	1.739.618	16.265.478	6.383.102	3.498.570	37.950.582	13.831.117	658.397	—	2.592.529	24
25	Itapura a Corumbá	1.123	45.000	4.590	9.256	740.000	37.000	10.997	461.8[illegible]	43.985	75.148	1.320.474	300.574	10.872	67.406	43.488	9.975	74.842	39.000	20.171	168.549	89.081	25
26	Guaxupé a Itiguassú (c)	(b) 51.706	2.134.163	498.542	—	—	—	—	—	—	42.671	370.599	170.084	17.361	170.235	69.444	3.203	26.544	13.180	266	—	1.064	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																						
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	624	24.980	5.610	1.260	37.980	7.590	24.792	1.188.3[illegible]	247.920	124.020	992.160	595.296	—	—	—	930	4.680	3.744	1.868	11.976	5.472	28
29	Recife a Limoeiro e ramal	989.288	35.317.582	3.788.074	807.310	45.702.840	3.409.031	—	—	—	5.303.084	65.463.388	18.592.612	593.658	6.265.028	1.850.480	558.650	3.452.457	1.823.434	327.678	1.240.388	1.155.490	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	218.544	5.682.068	874.164	249.432	10.971.600	877.728	93.089	3.443.0[illegible]	372.320	1.044.003	16.655.348	4.164.012	270.441	2.7[illegible]4 410	1.081.764	113.384	731.326	453.536	227.900	1.466.693	831.600	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	4.046	97.104	16.184	3.644	252.980	14.456	12.103	484.3[illegible]	48.432	41.362	827.240	165.448	2.774	24.936	11.095	3.344	30.526	13.376	38.691	174.322	140.764	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	12.508	402.176	50.272	4.132	247.920	16.528	71.39	3.712.3[illegible]	285.504	248.626	3.355.368	904.504	(d) 5.580	64.176	22.320	89.958	702.027	350.832	10.774	—	38.360	33

a) Incluidos os de bagagem e encommendas.
(b) Incluidos os carros de 2ª classe e mixtos.
(c) Faz parte da rêde Sul Mineira e tem o trafego a cargo da Mogyana.
(d) Bagagem, bagagens e animaes.
(e) Correio e chefe.

Numero de ordem	Designação das estradas		Carros de 1ª classe: Percurso total — Kilometros	Carros de 1ª classe: Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Carros de 1ª classe: Percurso total dos eixos — Kilometros	Carros de 2ª classe: Percurso total — Kilometros	Carros de 2ª classe: Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Carros de 2ª classe: Percurso total dos eixos — Kilometros	Carros mixtos: Percurso total — Kilometros	Carros mixtos: Percurso total dos logares offerecidos — Kilometros	Carros mixtos: Percurso total dos eixos — Kilometros	Vagões de mercadorias: Percurso total — Kilometros	Vagões de mercadorias: Percurso total das toneladas de capacidade — Kilometros	Vagões de mercadorias: Percurso total dos eixos — Kilometros	Vagões de bagagens e encommendas: Percurso total — Kilometros	Vagões de bagagens e encommendas: Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Vagões de bagagens e encommendas: Percurso total dos eixos — Kilometros	Vagões de animaes: Percurso total — Kilometros	Vagões de animaes: Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Vagões de animaes: Percurso total dos eixos — Kilometros	Vagões de lastro e outros: Percurso total — Kilometros	Vagões de lastro e outros: Percurso total das toneladas de peso morto — Kilometros	Vagões de lastro e outros: Percurso total dos eixos — Kilometros	Numero de ordem
34	Leopoldina Railway	Prolongamento da Barão de Araruama	738	21.840	2.912	208	16.480	1.232	38.778	[illegible]	155.112	31.453	417.622	125.812	—	—	—	65.330	748.770	261.440	4.175	28.374	13.110	34
35		Carangola e ramal	111.470	4.124.390	415.890	57.368	3.442.080	229.472	159.553	7.[illegible]	638.212	2.005.276	30.918.272	8.381.101	133.914	1.592.649	555.051	(b) 212.02[illegible]	1.679.246	818.101	27 939	247.588	111.876	35
36		S. Eduardo a Itapemirim	134.109	6.031.905	536.436	72.540	3.627.000	290.160	2.418	[illegible]	9.672	519.740	4.841.184	2.078.060	(a) 85.234	767.906	341.308	76.818	421.938	307.272	14.754	87.661	55.262	36
37		Central de Macahé	—	—	—	—	—	—	14.114	[illegible]	55.456	19.531	266.636	78.120	—	—	—	11.60[illegible]	117.895	58.491	626	1.108	2.504	37
38		Norte	1.434.850	63.722.680	5.739.400	1.350.000	87.860.320	5.556.036	162.247	(c) —	648.938	1.021.591	—	4.086.376	506.[illegible]59	—	2.025.876	78.195	—	312.78[illegible]	13.069	—	52 276	38
39		Sul do Espirito Santo	172.860	(d) 9.324.203	691.558	54.322	—	217.288	4.226	—	16.906	418.699	—	1.674.706	56.049	—	273.781	58.672	—	184.820	100.301	—	401.204	39
40		Caravellas e ramal	1.724	(d) 1.720.600	6.896	—	—	—	38.137	—	132.548	141.280	—	565.120	2.540	—	10.160	32.404	—	129.616	23.351	—	93.444	40
41	Corcovado		16.870	1.110.120	33.640	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	408	—	816	41
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy		5.261.395	199.534.750	20.372.125	5 699.897	374.005.751	21.231.191	1.395.883	72.7[illegible]	5.583.526	55.191.000	867.272.788	112.106.644	(f)	(f)	—	(f)	—	—	—	—	—	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	192.850	7.955.650	771.400	318.280	17.833.680	473.120	129.926	4.3[illegible]	483.701	2.134.780	29.242.219	3.539.120	167.931	1.679.340	671 736	474.520	3.558.900	1.898.080	135.069	342.038	452.130	45
46		Tatuhy a Itararé	254.767	8.662.078	1.019.068	281.550	15.767.301	1.126.236	163.314	2.4[illegible]	695.256	1.589.690	19.633.875	6.359.760	359 260	4.641.639	1.437.012	428.280	2.908.021	1.713.120	558.116	1.250.180	1.116.232	46
47	Baurú a Itapura		91.370	3.774.800	377.480	182.323	12.580.287	364.646	53.222	2.3[illegible]	105.444	885.846	14.550.026	3.543.384	109.738	1.135.231	434.952	191.956	1.439.047	767.841	29.508	246.508	118.032	47
48	Rio Claro		(g) 8.217.733	405.139.716	16.703.290	—	—	—	—	—	—	47.309.388	710.161.106	94.618.760	2.448.267	26.394.732	4.896.534	5.656.850	45.543.374	11.313.718	5.220.842	39 409.923	10.441.684	48
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	433.402	13.870.784	1.733.848	415.342	23.259.152	1.461.368	232.641	9 7[illegible]	930.561	4.058.649	39.439.866	16.224.596	532.604	4.473.874	2.130.440	559.957	3.350.742	2.239.828	379.034	—	1.519.724	49
50		Jaguára a Araguary	207.846	8.244.159	831.384	195.499	11.873.850	784.996	83.955	(e) —	335.820	1.887.274	16.789.180	7.549.096	270.240	2.618.146	1.080.876	250.049	1.813.664	1.000.193	176.508	—	706.032	50
51	Quarahim a Itaquy		14.293	343.032	57.172	2.544	122.112	10.176	112.055	3.35[illegible]	448.220	47 .943	4.447.484	1.895.772	54 475	354.086	103.450	166.109	864.432	664.436	22.715	136.290	90.860	51
52	S. Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay	1.255.153	45.185.588	5.020.732	851.778	45.144.234	3.437.112	162.897	7.1[illegible]	651.588	9.723.174	226.422.773	38.892.693	78.811	1.103.254	315.244	401 950	4.811.488	1.607.800	762.227	5.870.057	3.048.908	52
53		Linha de S. Francisco	62.200	2.239.200	248.800	129.278	4.654.008	517.112	—	—	—	190.239	3.748.464	624.744	1.804	18.942	7.216	—	—	—	26.275	183.928	105.100	53

(a) Bagagem e animaes.
(b) Vagões de animaes e mixtos de bagagens e animaes.
(c) Incluidos nos percursos dos logares offerecidos nos carros de 1ª e 2ª classes.
(d) Incluidos os percursos dos logares offerecidos nos carros de 2ª classe.
(e) Bagagem e bagagens e animaes.
(f) Incluido em mercadorias.
(g) Incluidos os carros de 2ª classe e mixtos.

Quadro n. 20

RECEITA TOTAES

Numero de ordem	Designação das estradas	Receita do trafego: Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	Relação por cento: Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																							
1	Madeira-Mamoré	434:853$400	24:982$700	27:378$800	—	3.990:605$141	—	7:[illegible]	170:947$271	4.655:169$012	—	4.655:169$012	9,33	0,54	0,59	—	85,71	—	0,16	3,67	100,00	—	100,00	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	471:671$300	105.770$830	89:767$380	—	1.255:450$090	45:524$050	6:[illegible]	23:570$390	2.011:807$810	—	2.011:807$810	23,41	5,30	1,48	—	62,40	2,26	0,31	4,81	100,00	—	100,00	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	120:808$600	10:470$120	98:523$300	—	373:765$140	34:362$140	2[illegible]	4:210$700	642.528$450	4:621$420	647:149$870	18,68	1,62	15,22	—	57,76	5,31	0,01	0,65	99,28	0,72	100,00	3
4	Central do Rio Grande do Norte	44:700$200	9:827$800	2:010$700	—	60:583$200	2:767$200	[illegible]	9.905$500	120:718$600	—	120:718$600	34,45	7,42	1,55	—	46,60	2,14	0,03	7,72	100,00	—	100,00	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	140:830$510	30:590$830	5:960$820	—	223.501$330	9:450$650	1:5[illegible]	718$190	412:006$910	210$710	412:006$910	31,12	7,41	1,45	—	54,13	2,30	0,37	0,17	99,95	0,05	100,00	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	285:919$510	79.441$510	7:191$950	—	707:671$140	14:854$930	12:[illegible]	23.739$990	1.101:959$970	204$470	1.102:254$440	23,92	6,66	0,65	—	64,39	1,25	1,10	1,92	99,98	0,02	100,00	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	490:148$470	129:710$530	12:137$380	—	1.655:137$390	21:409$300	3:[illegible]	6.019$340	2.327:030$250	16:194$030	2.343:274$280	21,30	5,54	0,53	—	70,63	0,91	0,14	0,26	99,31	0,69	100,00	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	694:552$300	120:654$000	23:052$170	—	1.295:655$350	33:154$350	3:1[illegible]	3:234$160	2.123:481$280	14:574$630	2.143:055$910	32,41	6,05	1,35	—	57,66	1,55	0,15	0,15	99,32	0,68	100,00	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	177:316$730	43:487$570	12:378$700	—	417:250$260	13:070$430	47[illegible]	504$570	665:619$620	1:105$870	665:725$490	26,67	6,52	1,86	—	62,58	2,05	0,06	0,09	99,83	0,17	100,00	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	252:573$300	49:390$300	11:157$000	—	652:120$780	12:734$120	1:57[illegible]	12:583$470	992:128$810	197$920	992:326$730	25,45	4,98	1,13	—	65,72	1,28	0,16	1,26	99,98	0,02	100,00	10
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	17:737$320	3:077$900	208$200	—	43:398$300	612$920	7[illegible]	595$300	65:258$030	5:900	65:258$030	27,18	4,71	0,48	—	66,49	0,94	0,12	0,02	99,99	0,01	100,00	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	5:807$900	277$530	267$110	—	34:571$100	5:072$350	—	2:262$100	48:388$390	5$210	48:393$600	12,16	0,58	0,50	—	71,44	10,48	—	4,72	99,99	0,01	100,00	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	88:174$360	5:914$577	20:527$300	—	64:838$400	2:207$550	37[illegible]	10:950$247	193:104$410	—	193:104$410	45,66	3,07	10,63	—	33,58	1,14	0,20	5,67	100,00	—	100,00	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	652:832$180	82:734$580	63:785$030	—	1.301:340$447	17:733$130	6:[illegible]	179:105$823	2.304:131$133	—	2.304:131$133	28,33	3,59	2,75	—	56,48	0,77	0,29	7,78	100,00	—	100,00	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	187:108$150	25:857$170	6:855$070	—	561:205$993	10:570$230	25[illegible]	60:193$670	852:150$481	51:277$080	903:727$561	20,74	2,86	0,76	—	62,40	1,17	0,03	6,67	94,33	5,67	100,00	15
16	Central do Brazil	13.787:543$388	3.600:495$000	1.391:933$200	57:523$100	16.213:917$521	89:608$010	84:2[illegible]	553:944$028	35.392:738$413	—	35.392:738$413	37,89	9,92	3,83	0,15	46,22	0,24	0,23	1,52	100,00	—	100,00	16
17	Rio de Ouro	53:762$535	17:656$300	1:117$000	5:920$100	117:510$700	788$350	—	83:491$850	283:250$785	—	283:250$785	18,98	6,21	0,39	2,09	41,48	0,28	—	30,54	100,00	—	100,00	17
18	Rêde Sul Mineira	1.249:533$340	324:514$800	391:593$100	—	2.533:310$730	57:212$800	8:[illegible]	33:672$800	4.811:350$310	—	4.811:350$310	25,97	6,75	12,50	—	52,65	1,19	0,18	0,76	100,00	—	100,00	18
19	Oeste de Minas (a)	714:933$310	263:191$300	210:108$300	4:005$000	2.320:650$050	43:124$330	4:3[illegible]	43:091$120	3.637:573$050	173:057$057	3.811:532$713	18,75	6,88	6,30	0,10	60,88	1,16	0,11	1,26	95,44	4,56	100,00	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	47:330$150	7:107$130	25:753$100	6[illegible]$000	154:571$140	4:390$180	49[illegible]	7:508$034	247:769$934	1 124$035	248:894$269	19,02	2,88	10,34	0,02	62,41	1,91	0,18	3,06	99,55	0,45	100,00	20
21	Goyaz — Araguaey a Catalão	27:275$380	2:099$310	2:763$580	114$310	51:253$000	1:307$700	347[illegible]	3:353$100	92.330$880	—	92.330$880	29,54	3,24	2,99	0,15	55,72	1,42	0,32	3,03	100,00	—	100,00	21
22	Paraná	878:204$715	217:760$700	44:731$183	1:554$036	4.890:314$036	10:324$220	15:9[illegible]	230:674$701	6.295:487$666	—	6.295:487$666	13,95	3,46	0,69	0,02	77,52	0,17	0,25	3,66	100,00	—	100,00	22
23	D. Theroza Christina	53:537$200	12:094$030	3:304$520	50$240	61:872$120	2:634$125	—	25:701$575	162:251$140	—	162:251$140	32,99	7,45	2,04	0,03	39,98	1,63	—	15,88	100,00	—	100,00	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	3.420:203$440	557:658$770	107:195$810	57:319$700	7.638:813$020	58:624$701	12:9[illegible]	656:097$195	12.032:888$456	—	12.032:888$456	28,41	4,64	0,89	0,47	63,48	0,48	0,10	5,48	100,00	—	100,00	24
25	Itapura a Corumbá	6:672$730	1:413$220	90$500	238$700	18:101$420	3:255$900	88[illegible]	531$410	31:669$770	—	31:669$770	21,01	3,52	3,45	0,07	57,46	10,28	2,84	1,07	100,00	—	100,00	25
26	Guaxupé a Itiguassú (b)	23:573$900	2:222$470	307$810	—	13:101$730	620$510	1:13[illegible]	17:553$931	61:577$500	—	61:577$500	38,28	3,61	0,50	—	20,45	1,02	1,02	28,52	100,00	—	100,00	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																							
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	20:402$175	7:710$830	385$930	61$300	78:370$011	2:507$900	—	9:717.923	125:173$160	7:683$000	132:856$760	19,87	5,82	0,29	0,04	58,93	1,88	—	7,32	94,21	5,79	100,00	28
29	Recife a Limoeiro e ramal	513:640$690	158:935$400	31:665$880	—	1.498:119$330	21.913$440	2:91[illegible]	12.674$870	2.278:896$110	18:200$310	2.297:195$420	23,85	6,92	1,51	—	65,21	1,08	0,13	0,55	99,20	0,80	100,00	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	256:153$800	28:518$000	25:937$100	225$200	974:457$600	15:425$102	2:07[illegible]	57:635$763	1.361:327$955	—	1.361:327$955	18,82	2,19	1,90	0,02	71,58	1,13	0,21	4,15	100,00	—	100,00	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	25:710$900	3:503$200	370$000	278$500	55:410$100	1:120$500	49[illegible]	2:118$[illegible]00	88:318$500	110$610	88:433$110	29,08	3,97	0,43	0,03	62,65	1,27	0,05	2,39	99,87	0,13	100,00	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	590:811$498	200:037$724	63:283$500	503$000	2.023:046$180	23.522$900	8:53[illegible]	13:259$700	2.935:337$902	631$080	2.936:018$982	20,12	7,12	2,18	—	68,92	0,80	0,28	0,56	99,98	0,02	100,00	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	38:804$300	8:644$400	611$400	38$200	51:233$200	1:103$500	152[illegible]	159$736	100:715$936	—	100:715$936	38,52	8,58	0,61	0,01	50,85	1,09	0,13	0,16	100,00	—	100,00	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	17:180$200	6:354$200	155$000	—	47.733$900	757$800	13[illegible]	60:252$492	132:569$992	—	132:569$992	12,96	4,79	0,12	—	36,01	0,57	0,10	45,45	100,00	—	100,00	34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	256:344$905	45:480$924	14:635$760	—	730:377$642	2:054$400	1:95[illegible]	71:893$218	1.162:278$340	—	1.162:278$340	22,10	3,91	1,26	—	66,19	0,18	0,17	6,10	100,00	—	100,00	35
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	133:365$970	22:513$388	2:985$350	—	228:033$635	3:409$000	1:91[illegible]	11:025$720	403.333$513	458$390	403:378$953	33,06	5,59	0,74	—	56,54	0,86	0,47	2,73	99,99	0,01	100,00	36

(a) Incluidas as receitas da linha Fluvial.
(b) Faz parte da rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas		Receita do trafego: Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	Relação por cento: Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversos e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	Numero de ordem
37	Leopoldina Railway.	Central do Macahé	11:898$000	1:676$900	143$200	138$300	32:914$300	143$300	170$[illegible]	20:441$288	67:440$388	—	67:440:388	17,64	2,48	0,21	0,02	48,83	0,21	0,27	30,32	100,00	—	100,00	37
38		Norte	1.036:931$975	212:637$545	4:050$900	3:577$100	875:474$831	2:838$200	3:554$[illegible]	10:008$244	2.179:683$296	—	2.179:683$296	48,65	9,75	0,2[illegible]	0,16	40,17	0,13	0,16	0,46	100,00	—	100,00	38
39		Sul do Espirito Santo	199:642$200	31:393$300	6:181$600	58$300	385:674$20[illegible]	2:632$200	6:05[illegible]	19:400$296	650:981$796	—	650:981$796	30,67	4,82	0,95	—	59,25	0,41	0,92	2,98	100,00	—	100,00	39
40		Caravellas e ramal	48:945$900	7:607$800	1:437$400	—	289:652$600	3:509$500	57[illegible]	314$108	332:012$008	—	332:012$008	14,7[illegible]	2,29	0,43	—	87,22	1,06	0,16	0,16	100,00	—	100,00	40
41	Corcovado		82:642$700	—	—	—	—	—	—	—	82:642$700	—	82:642$700	100,00	—	—	—	—	—	—	—	100,00	—	100,00	41
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	40:832$010	—	40:832$010	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00	42
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—	46:305$000	—	46:305$000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00	43
44	Santos a Jundiahy		4.409:321$700	1.172:105$700	149:000$820	6:457$820	26.008:661$190	147:107$510	109:97[illegible]	575:351$870	32.362:983$310	30:216$93[illegible]	32.303:200$21[illegible]	12,6[illegible]	3,6[illegible]	0,46	0,02	80,27	0,45	0,62	1,78	99,91	0,09	100,00	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	512:176$620	74:507$180	99:023$840	—	869:825$310	23:665$590	5:90[illegible]	—	1.645:497$600	10:234$20[illegible]	1.625:431$800	33,36	4,59	6,09	—	53,51	1,46	0,36	—	99,37	0,63	100,00	45
46		Tatuhy a Itararé	383:335$530	93:867$370	215:884$320	—	1.022:554$960	11:395$600	—	11.415$950	1.738:453$400	—	1.738:453$400	22,05	5,40	12,42	—	58,82	0,65	—	0,66	100,00	—	100,00	46
47	Baurú a Itapura		289:854$750	35:211$980	20:631$870	—	777:575$670	12:882$09[illegible]	1:770$[illegible]	32:977$600	1.171:505$240	—	1.171:505$240	24,75	3,05	1,77	—	66,37	1,10	0,15	2,81	100,00	—	100,00	47
48	Rio Claro		2.553:020$930	533:146$580	418:411$990	—	8.812:403$040	130:577$855	33:335$70[illegible]	38:667$950	12.531:138$145	49:634$424	12.583:802$560	20,31	4,24	3,33	—	70,03	1,08	0,31	0,31	99,61	0,39	100,00	48
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	731:767$580	128.632$210	93:357$990	—	1.716:490$700	45:270$855	34:208$[illegible]	—	2.799:736$985	48:384$321	2.818:120$707	27,74	4,56	3,31	—	60,91	1,6[illegible]	1,21	—	99,34	0,66	100,00	49
50		Jaguára e Araguary	295:208$450	54:028$530	46:104$750	—	888:700$670	15:363$560	13:63[illegible]	—	1.313:096$518	43:653$577	1.356:754$595	21,76	3,98	3,40	—	65,50	1,13	1,01	—	96,78	3,22	100,00	50
51	Quarahim a Itaquy		86:148$350	10:825$340	27:404$220	—	220:187$970	2:134$100	1:833$[illegible]	14:228$369	401:760$049	—	401:760$049	21,44	2,70	6,8[illegible]	—	57,05	0,52	0,45	11,01	100,00	—	100,00	51
52	S. Paulo - Rio Grande	Itararé a Uruguay	632:443$222	136:040$37[illegible]	118:712$478	1:254$040	1.685:755$270	33:700$095	4:558$[illegible]	549:289$190	3.161:757$297	—	3.161:757$297	20,0[illegible]	4,30	3,76	0,04	53,32	1,07	0,14	17,37	100,00	—	100,00	52
53		Linha de S. Francisco	87:008$120	7:407$791	3:253$120	1:064$960	73:126$200	2:940$305	638$[illegible]	5:006$72[illegible]	180:530$371	—	180:530$371	48,24	4,10	1,80	0,59	40,51	1,63	0,36	2,77	100,00	—	100,00	53

RECEITAS MÉDIAS

Quadro n. 21

Numero de ordem	Designação das estradas	Receitas do trafego por kilometro trafegado: Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	Receita do trafego por: Trem-kilometro	Vehiculo-kilometro	Eixo-kilometro	Producto médio de: Um passageiro embarcado	Um passageiro transportado a um kilometro	Uma tonelada de mercadoria embarcada	Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro	Uma tonelada de carga embarcada	Uma tonelada de carga transportada a um kilometro	Numero de ordem
	I — UNIÃO																					
1	Madeira-Mamoré	1:378$807	79$310	86$917	—	12:038$588	—	25$087	54$[illegible]	14:784$488	—	14:784$488	27$117	6$103	1$525	18$332	$209	30$776	1$550	—	—	1
2	Rêde Ceará Piauhy — Baturité	1:113$499	252$039	70$208	—	2:963$528	107$453	14$469	22[illegible]	4:740$208	—	4:740$208	5$312	$799	$199	2$058	$036	13$001	$139	13$466	$144	2
3	Rêde Ceará Piauhy — Sobral	393$964	34$147	32$962	—	1:217$934	114$974	$032	13[illegible]	2:033$704	15$059	2:108$823	4$157	$236	$072	2$314	$038	17$255	$160	15$011	$116	3
4	Central do Rio Grande do Norte	442$605	95$324	19$968	—	590$834	27$398	$477	9[illegible]	1:284$611	—	1:284$611	4$234	$330	$082	1$951	$047	8$282	$152	9$572	$175	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	855$725	185$372	30$264	—	1:357$609	57$501	9$391	4[illegible]	2:503$905	1$335	2:505$241	2$746	$153	$047	3$254	$053	6$008	$070	6$714	$078	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	1:584$503	410$216	39$355	—	4:254$102	8$919	72$582	13[illegible]	6:605$931	1$031	6:606$931	3$802	$210	$056	1$192	$043	5$334	$120	5$755	$139	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	3:811$383	900$520	94$970	—	12:038$308	163$175	24$552	45[illegible]	17:703$231	123$685	17:826$916	6$676	$200	$081	1$136	$033	6$010	$084	6$592	$089	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	2:617$179	488$559	109$200	—	4:056$252	124$031	14$937	14[illegible]	8:020$254	54$920	8:075$174	4$189	$200	$077	$515	$035	9$055	$117	10$453	$125	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	947$016	224$269	63$938	—	2:151$926	70$546	2$100	3[illegible]	3:432$057	5$703	3:438$360	2$599	$171	$051	$888	$022	3$115	$062	3$457	$068	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	1:503$825	294$100	66$908	—	3:882$734	75$819	9$376	74[illegible]	5:007$116	1$178	5:008$294	3$045	$245	$068	1$284	$032	4$001	$109	4$888	$115	10
11	Great-Western — Ribeirão Cortez	648$049	107$397	10$405	—	1:511$991	21$988	2$057	2[illegible]	2:277$905	$206	2:278$211	1$912	$195	$055	$480	$033	$803	$045	$850	$048	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	514$224	2$113	2$191	—	300$266	44$955	—	14[illegible]	42[illegible]$274	$045	420$319	2$554	$200	$088	2$078	$040	6$723	$137	6$785	$138	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	757$512	51$048	176$354	—	557$091	19$905	3$258	9[illegible]	1:658$072	—	1:658$072	3$050	$250	$077	2$318	$037	7$826	$088	8$067	$095	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	1:134$572	113$785	110$854	—	2:201$911	30$818	11$389	31[illegible]	4:004$406	—	4:004$406	3$786	$213	$061	1$126	$029	3$083	$061	8$803	$068	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	592$112	81$056	21$016	—	1:772$234	33$408	$812	19[illegible]	2:852$005	161$031	2:853$036	4$802	$328	$145	2$131	$052	10$888	$128	11$022	$131	15
16	Central do Brazil	6:808$603	1:782$466	687$375	28$106	8:205$138	43$309	44$603	27[illegible]	17:971$722	—	17:971$722	—	—	—	$416	—	1$058	$055	—	—	16
17	Rio do Ouro	420$022	137$932	8$733	40$252	918$953	6$158	—	67[illegible]	2:212$893	—	2:212$893	1$828	$435	—	$416	—	1$282	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira	1:192$078	300$570	573$908	—	2:416$728	51$580	$089	34[illegible]	4:550$938	—	4:550$938	3$369	$571	$155	2$519	$056	21$136	$122	19$403	$112	18
19	Oéste de Minas (a)	500$365	180$914	171$170	2$320	1:054$359	30$749	3$114	34[illegible]	2:503$170	124$012	2:717$182	2$836	$401	$101	2$717	$058	19$408	$103	20$735	$107	19
20	Goyaz — Formiga a Tigre	302$322	45$819	164$931	$383	988$411	30$377	2$873	43[illegible]	1:533$890	7$190	1:541$080	3$730	$575	$143	2$770	$045	7$015	$106	8$287	$107	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	514$020	56$456	52$143	2$072	1:023$911	24$974	5$712	6[illegible]	1:743$205	—	1:743$205	6$210	1$302	$348	2$370	$050	8$549	$184	9$009	$193	21
22	Paraná (a)	2:105$007	522$230	100$075	3$720	11:748$955	24$758	33$162	55[illegible]	15:007$903	—	15:007$903	6$090	$510	$152	3$317	$044	16$002	$115	16$545	$119	22
23	D. Thereza Christina	453$336	102$109	27$962	$425	519$316	22$270	—	21[illegible]	1:373$891	—	1:373$891	1$936	$220	$098	1$264	$041	4$482	$082	5$140	$097	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	1:581$060	257$147	229$237	26$128	3:583$459	27$030	5$077	30[illegible]	5:932$805	—	5:932$805	3$523	$370	$110	3$930	$052	18$015	$058	14$278	$061	24
25	Itapura a Corumbá	256$682	43$020	38$475	$915	702$107	12$714	34$676	20[illegible]	1:222$475	—	1:222$475	1$891	$269	$037	1$184	$046	4$570	$176	4$575	$177	25
26	Guaxupé a Itiguassú (b)	942$924	88$809	12$313	—	611$190	25$180	17$255	70[illegible]	2:103$100	—	2:103$100	3$050	$335	$134	$891	$052	23$981	$142	34$188	$153	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																					
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	388$489	98$073	4$947	$780	1:004$850	32$142	—	12[illegible]	1:604$781	98$507	1:703$291	3$508	$325	$205	3$401	$061	5$839	$193	6$362	$211	28
29	Recife a Limoeiro e ramal do Bonito	2:008$703	610$196	133$092	—	5:751$688	95$648	14$314	4[illegible]	8:749$303	70$256	8:819$559	5$163	$270	$077	1$550	$039	5$391	$108	5$921	$118	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	605$142	67$371	61$275	$532	2:302$077	36$441	7$028	18[illegible]	3:216$026	—	3:216$026	4$197	$096	$174	3$250	$058	28$100	$114	23$850	$140	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	358$515	48$849	5$285	$353	772$647	15$024	$683	29[illegible]	1:231$520	1$668	1:233$188	3$175	1$314	$328	3$169	$003	4$489	$106	4$776	$112	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	1:518$058	548$044	165$943	$197	5:305$491	61$071	22$309	4[illegible]	7:655$714	1$786	7:697$500	5$572	$079	—	1$438	$040	27$913	$097	28$401	$101	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	416$040	92$381	6$560	$034	550$480	11$557	1$001	4[illegible]	1:082$468	—	1:082$468	1$480	$233	$058	1$209	$059	7$671	$173	8$257	$157	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	333$085	123$526	3$031	—	927$947	14$732	2$040	1:171[illegible]	2:577$177	—	2:577$177	3$477	$970	$242	1$219	$057	4$794	$160	4$917	$167	34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	1:121$836	200$449	64$466	—	3:390$449	9$053	8$750	36[illegible]	5:121$861	—	5:121$861	3$400	$418	$104	2$400	$059	7$220	$110	7$502	$115	35
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	1:430$505	241$485	32$025	—	2:440$236	37$131	10$510	11[illegible]	4:326$221	$437	4:326$708	2$731	$458	$113	2$642	$060	6$808	$100	7$363	$117	36
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	278$342	39$272	3$353	$312	771$536	3$351	4$212	47[illegible]	1:579$400	—	1:579$400	3$977	1$234	$349	1$756	$057	9$410	$223	9$603	$230	37

[illegible]cluida a linha fluvial.
[illegible]e parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas		Receitas do trafego por kilometro trafegado: Passageiros	Bagagens e encommendas	Animaes	Carros	Mercadorias	Telegrapho ou telephone	Armazenagem	Diversas e eventuaes	Total	Receitas accessorias	Receita total	Receita do trafego por: Trem-kilometro	Vehiculo-kilometro	Eixo-kilometro	Producto médio de: Um passageiro embarcado	Um passageiro transportado a um kilometro	Uma tonelada de mercadoria embarcada	Uma tonelada de mercadoria transportada a um kilometro	Uma tonelada de carga embarcada	Uma tonelada de carga transportada a um kilometro
38	Leopoldina Railway.	Norte	21:783$242	4:342$554	94$932	738$053	17:879$239	57$993	72$793	201$[illegible]	44:514$219	—	44:514$219	38$177	$237	$059	$341	$025	2$301	$142	2$782	$103
39		Sul do Espirito Santo	1:249$576	193$474	38$091	$933	2:413$934	16$474	37$885	121$[illegible]	4:074$544	—	4:074$544	4$372	$351	$212	$329	$065	20$881	$179	21$902	$133
40		Caravellas e ramal	641$333	993$085	13$834	—	3:533$231	45$985	6$782	4$[illegible]	4:350$349	—	4:350$349	6$570	13$572	$303	28$590	$077	23$370	$558	23$300	$559
41	Corcovado (c)		21:521$536	—	—	—	—	—	—	—	21:521$536	—	21:521$536	48$913	43$913	28$456	18$158	$425	—	—	—	—
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	1:052$423	—	1:052$423	—	—	—	—	—	—	—	—	—
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—	1:653$750	—	1:653$750	28$774	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Santos a Jundiahy		29:503$470	8:432$410	1:074$950	46$460	187:076$700	1:058$330	1:438$680	4:139$[illegible]	232:873$210	217$390	233:044$610	113$042	$170	$162	18$384	$026	0$500	$116	9$732	$120
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	2:404$621	342$818	455$096	—	3:097$950	108$757	278$132	—	7:422$783	478$032	7:409$815	43$490	$474	$118	28$314	$037	12$063	$004	13$138	$103
46		Tatuhy a Itararé	1:533$312	375$472	803$537	—	4:600$219	15$582	13$072	32$[illegible]	6:953$933	—	6:953$933	33$075	$564	$141	38$320	$041	11$794	$058	13$817	$069
47	Baurú a Itapura		664$073	82$047	473$209	—	1:781$409	29$515	13$057	75$[illegible]	2:653$933	—	2:653$933	13$101	$772	$209	38$518	$043	13$544	$113	13$908	$116
48	Rio Claro		3:077$031	612$006	503$845	—	10:611$831	164$405	40$765	46$[illegible]	15:003$405	59$805	15:153$210	43$738	$195	$091	28$322	$039	14$111	$090	14$607	$091
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	2:017$043	479$070	348$350	—	6:404$816	168$053	127$645	—	10:145$777	68$508	10:215$275	33$083	$449	$112	18$533	$045	7$245	$095	7$515	$097
50		Jaguára a Araguary	1:050$564	192$272	164$287	—	3:162$035	54$075	43$505	—	4:672$939	155$369	4:828$308	2$510	$453	$113	28$932	$043	11$183	$039	11$930	$085
51	Quarahim a Itaquy		490$873	642$086	150$140	—	1:305$014	13$101	10$416	239$[illegible]	2:289$265	—	2:289$265	43$365	$488	$150	42$37	$079	6$500	$035	6$682	$067
52	S. Paulo-Rio Grande.	Itararé a Uruguay	716$138	154$044	134$122	18$420	1:908$330	38$166	58$160	62$[illegible]	3:550$109	—	3:550$109	33$603	$453	$063	58$114	$042	11$407	$053	12$478	$107
53		Linha de S. Francisco	905$748	773$039	33$832	11$075	760$495	30$570	68$038	53$[illegible]	1:877$473	—	1:877$473	28$418	$471	$129	13$722	$046	3$844	$060	4$286	$078

(c) Só transporta passageiros.

DESPEZAS TOTAES

Quadro n. 22

Numero de ordem	Designação das estradas	Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego: Serviço central	Trafego: Serviço dos trens	Trafego: Serviço das estações e armazens	Trafego: Total	Locomoção: Serviço central	Locomoção: Tracção	Locomoção: Officinas	Locomoção: Total	Via permanente: Serviço central	Via permanente: Conservação: Linha	Via permanente: Conservação: Edificios e dependencias	Via permanente: Total	Numero de ordem
	I — UNIÃO															
1	Madeira — Mamoré	549:666$276	00:818$205	59:300$927	183:092$324	231:628$030	474:021$281	15:338$824	248:858$532	178:639$499	442:826$855	—	—	—	(a) —	1
2	Rêde Cearà-Piauhy — Baturité	189:941$560	6:547$180	31:543$670	64:177$640	220:859$820	313:581$130	29:179$330	345:534$270	223:140$940	598:154$540	33:655$280	304:053$100	16:603$520	350:371$900	2
3	Rêde Cearà-Piauhy — Sobral	59:630$350	1:016$110	5:718$210	20:328$230	104:083$380	130:129$820	8:577$200	84:065$210	96:853$520	189:817$010	1:713$930	147:030$650	3:846$560	152:621$140	3
4	Central do Rio Grande do Norte	50:093$937	464$600	2:610$247	17:726$060	29:340$049	49:676$356	4:366$513	121:405$767	61:065$309	187:077$589	4:438$571	53:757$757	1:373$290	59:263$618	4
5	Great Western — Natal a Itamatahy	41:538$300	4:610$090	8:564$330	16:936$510	40:988$550	66:489$390	7:383$840	94:999$660	45:045$630	147:429$130	10:404$320	98:024$300	1:571$550	110:300$560	5
6	Great Western — Conde d'Eu	122:339$430	6:592$280	25:242$400	123:402$850	37:006$130	185:651$400	21:753$770	235:720$540	114:035$970	371:510$280	30:043$370	104:298$100	20:214$750	155:126$120	6
7	Great Western — Recife a S. Francisco	246:292$520	12:804$010	50:766$180	72:366$500	225:684$030	349:317$710	43.790$200	228:516$290	123:452$300	395:758$790	61:793$470	119:093$320	18:582$280	199:465$070	7
8	Great Western — Central de Pernambuco	223:388$050	10:148$000	46:164$620	68:057$240	223:873$840	338:195$700	39:810$990	321:050$800	148:312$800	509:173$990	56:133$140	156:836$870	15:162$520	228:132$500	8
9	Great Western — Sul de Pernambuco	69:920$200	5:740$190	14:420$000	29:495$280	86:920$570	130:835$850	12:433$530	157:135$900	72:843$490	243:413$010	17:503$070	148:155$390	6:518$360	172:207$420	9
10	Great Western — Central de Alagôas e ramal	103:896$030	6:690$800	21:400$070	35:495$360	120:780$630	196:676$060	18:512$010	180:756$250	78:425$860	277:694$120	25:003$350	75:051$930	12:719$800	114:765$080	10
11	Great Western — Ribeirão a Cortez	6:844$520	257$700	1:405$650	4:019$050	13:246$710	18:671$410	1:218$420	25:065$270	8:807$480	35:090$870	1:716$370	25:522$130	1:191$730	28:430$230	11
12	Great Western — Paulo Affonso	32:144$640	383$750	—	3:784$450	16:339$350	20:124$800	6:060$780	10:819$030	22:052$400	39:838$510	12$730	25:339$720	2:273$510	27:625$960	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	13:668$881	2:530$253	4:450$808	5:075$400	32:675$378	42:201$586	5:788$043	35:358$168	26:509$363	68:155$574	5:671$995	49:301$849	3:612$237	58:586$074	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	206:634$623	20:817$093	62:460$805	90:740$808	418:831$527	578:033$140	89:159$548	448:080$079	589:448$365	1.123:687$992	44:478$376	345:042$276	74:724$050	464:242$302	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	113:554$303	16:170$775	13:273$880	40:056$262	136:303$984	189:632$126	16:471$202	122:547$951	142:481$904	281:501$157	9:638$633	249:641$313	31:260$164	290:540$110	15
16	Central do Brazil	2.350:350$208	(b) 7.408:658$905	—	—	—	6.933:937$[illegible]	—	—	—	19.092:061$067	—	—	—	10.332:063$528	16
17	Rio do Ouro	7:520$108	—	—	—	—	148:334$[illegible]	—	—	—	220:872$870	—	—	—	204:293$573	17
18	Rêde Sul Mineira	358:860$794	—	—	—	—	741:561$[illegible]	—	811:270$283	406:043$966	1.217:314$249	—	—	—	1.038:401$308	18
19	Oéste de Minas	339:912$514	—	—	—	—	916:725$[illegible]	—	—	—	1.084:126$436	—	—	—	1.009:445$578	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	45:696$637	—	40:270$529	9:131$032	51:677$248	101:068$[illegible]	9:255$864	40:837$192	89:238$253	139:301$309	3:795$114	175:173$082	29:899$905	208:867$201	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	18:632$000	—	14:917$100	4:182$500	20:609$530	39:709$[illegible]	—	14:258$325	—	14:258$325	—	87:356$980	9:696$820	97:053$800	21
22	Paraná	170:714$978	46:964$400	43:095$400	177:142$205	372:889$415	593:127$[illegible]	27:880$530	1.226:508$421	61:944$449	1.316:331$400	26:736$477	692:266$592	30:578$209	749:581$338	22
23	D. Thereza Christina	51:055$381	989$087	—	6:140$851	31:785$931	37:926$[illegible]	6:865$348	32:653$766	63:497$038	102:716$152	—	116:702$209	5:514$000	122:343$378	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	472:049$080	57:670$231	100:864$595	312:098$266	915:743$864	1.329:543$[illegible]	63:328$756	3.505:710$323	183:557$640	3.842:602$732	97:886$089	1.362:695$256	75:357$030	1.535:908$375	24
25	Itapura a Corumbá	5:243$010	10:654$220	700$150	7:930$810	23:529$530	32:229$[illegible]	168$000	21:076$590	9:468$850	30:713$440	527$580	52:064$500	312$530	52:904$610	25
26	Guaxupé a Itiguassú (c)	4:253$310	2:856$141	98$000	1:471$000	10:687$141	12:157$[illegible]	148$759	18:407$554	3:610$268	22:166$581	—	18:275$900		18:275$900	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO															
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	32:502$122	2:345$298	—	4:490$086	7:849$291	12:345$377	—	6:165$429	22:559$330	28:724$759	—	34:544$065		34:544$065	28
29	Recife a Limoeiro e ramal	236:920$640	15:693$110	48:864$400	65:108$980	214:209$430	358:244$810	42:129$790	305:450$340	140:641$500	488:222$130	59:368$720	256:685$790	20:651$380	336:705$800	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	151:484$208	19:868$800	23:533$417	42:050$542	117:817$809	183:401$768	14:371$272	254:354$963	155:051$139	424:377$374	33:050$281	584:749$585		618:399$866	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	1:140$290	9:370$514	4:008$006	21:461$273	35:739$793	—	33:115$153	—	33:115$153	—	107:376$087		107:376$087	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	242:370$070	—	61:943$050	75:155$830	275:013$770	412:712$[illegible]	55:515$890	281:904$970	199:210$540	536:631$400	67:556$460	501:919$240	78:505$030	647:980$730	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	14:900$000	11:264$600	85:003$100	111:168$[illegible]	6:000$000	54:157$205	11:315$400	71:472$605	16:250$680	139:698$860		155:874$540	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão do Araruama	29:270$730	310$500	2:199$470	11:272$310	17:137$300	30:609$[illegible]	3:600$000	43:295$950	13:994$630	60:890$580	3:173$460	61:054$980		64:228$440	34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramal	140:078$108	2:490$098	7:053$220	33:197$460	131:665$420	172:816$[illegible]	6:335$610	187:017$420	91:093$070	285:346$100	14:766$200	274:771$020		289:538$210	35
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	52:990$309	635$610	2:767$570	11:510$130	44:711$650	59:029$[illegible]	2:211$890	65:464$850	36:709$220	104:385$460	5:720$170	132:281$320	8:176$650	146:178$140	36
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	24:297$410	227$500	1:839$380	3:061$700	10:070$560	14:977$[illegible]	—	8:687$620	15:771$440	24:459$060	2:603$030	39:603$510		42:206$560	37

(a) Foram despendidos 1.480:545$458 na conservação da via permanente; em virtude do disposto no § 2º da clausula VII do contracto esta importancia não foi levada á conta do custeio.
(b) Telegrapho, movimento e illuminação.
(c) Faz parte da rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas	Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego: Serviço central	Trafego: Serviço dos trens	Trafego: Serviço das estações e armazens	Trafego: Total	Locomoção: Serviço central	Locomoção: Tracção	Locomoção: Officinas	Locomoção: Total	Via permanente: Serviço central	Via permanente: Conservação: Linha	Via permanente: Conservação: Edificios e dependencias	Via permanente: Total	Numero de ordem
38	Leopoldina Railway — Norte	28:081$540	—	—	—	—	712:152$[illegible]	—	—	—	473:955$760	—	—	—	191:595$280	38
39	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	101:618$020	8:356$590	25:864$460	27:844$430	74:217$270	127:926$[illegible]	23:180$450	114:136$280	72:328$190	209:645$120	28:207$950	242:253$930		270:561$880	39
40	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	33:021$810	3:699$390	—	9:024$480	37:242$980	46:267$[illegible]	—	28:082$220	21:376$120	49:458$340	—	103:417$840		103:417$840	40
41	Corcovado	7:693$690	—	—	—	—	36:118$[illegible]	—	—	—	6:651$250	—	—	—	13:127$740	41
42	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy	510:137$410	323:529$060	131:100$270	530:545$070	4.224:619$750	4.936:265$[illegible]	173:203$020	3.918:875$900	4.625:461$370	8.747:510$290	163:114$440	3.907:740$470	1.404:488$340	5.475:343$250	44
45	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	57:290$210	—	—	—	—	125:174$[illegible]	—	—	—	334:032$725	—	—	—	203:252$033	45
46	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	65:577$000	—	—	—	—	134:661$[illegible]	—	—	—	435:510$280	—	—	—	294:723$220	46
47	Baurú a Itapura	141:136$680	23:100$510	13:383$210	33:565$460	148:030$080	195:008$[illegible]	3:435$230	231:309$880	137:590$740	372:454$850	8:542$950	543:880$170	17:010$590	569:433$710	47
48	Rio Claro	316:993$536	222:218$410	105:830$673	287:599$700	1.058:832$415	1.393:262$[illegible]	103:065$580	2.006:099$870	941:001$050	3.112:065$400	88:452$747	1.381:345$772	309:465$460	1.779:263$988	48
49	Mogyana — Rib. Preto a Jaguára e ramal	61:278$880	103:035$068	8:000$516	74:844$703	322:241$140	405:086$[illegible]	9.073$574	707:081$005	205:030$340	921:184$919	13:241$152	440:556$040	146:770$276	600:567$768	49
50	Mogyana — Jaguára a Araguary	56:445$414	49:803$003	9:230$901	54:603$248	126:528$148	190:359$[illegible]	4:180$095	331:382$375	102:029$705	433:591$178	7:143$600	393:954$915	61:218$229	467:316$744	50
51	Quarahim a Itaquy	42:515$138	7:899$558	300$9[illegible]4	4:816$083	59:610$326	64:727$[illegible]	—	81:243$721	95:280$381	176:524$102	—	112:881$142	10:060$547	122:941$689	51
52	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	226:427$461	11:236$389	37:341$742	373:003$376	277.774$181	688:779$[illegible]	31:498$020	782:145$039	305:836$510	1.119:499$610	74:806$716	1.294:364$211	33:977$142	1.506:148$039	52
53	S. Paulo-Rio Grande — Linha de São Francisco	30:310$073	673$837	10:855$775	10:168$681	25.220$039	46:244$[illegible]	7:770$282	31:008$930	22:541$161	61:318$173	3:758$684	124:612$228	241$221	128:610$133	53

Continuação

DESPEZAS TOTAES

Quadro n. 22

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DIVERSAS E EVENTUAES	TOTAL DO CUSTEIO	ACCESSORIAS	DESPEZA TOTAL	RELAÇÃO POR CENTO: Administração	Telegrapho	Trafego	Locomoção	Via permanente	Diversas e eventuaes	Total do custeio	Accessorias	Total geral
I — DA UNIÃO													
Madeira-Mamoré	219:228$374	(a) 1.755:581$373	(b) 268:308$450	2.024:889$823	27,15	3,45	23,12	21,87	—	19,83	86,72	13,28	100,00
Rêde Ceará Piauhy — Baturité	—	1.457:596$370	296:688$500	1.754:284$170	10,76	0,37	17,78	33,90	29,36	—	83,17	16,83	100,00
Rêde Ceará Piauhy — Sobral	—	533:245$330	107:873$230	641:118$560	9,30	0,46	20,30	29,61	23,80	—	83,17	16,83	100,00
Central do Rio Grande do Norte	—	346:528$709	(c) 6:487$440	353:016$149	14,48	0,43	14,07	52,99	16,79	—	98,46	1,84	100,00
Great-Western — Natal a Itamatahy	—	370.376$530	17:356$030	387:732$560	10,71	1,19	17,15	38,02	28,45	—	95,52	4,48	100,00
Great-Western — Conde d'Eu	—	842:188$580	51:106$600	893:295$180	13,69	0,74	20,89	41,59	17,36	—	94,27	5,73	100,00
Great-Western — Recife a S. Francisco	—	1.203:634$700	102:700$400	1.306:335$100	18,85	0,98	26,74	30,30	15,27	—	92,14	7,86	100,00
Great-Western — Central de Pernambuco	—	1.309:465$410	93:340$010	1.402:805$420	15,97	0,72	24,10	36,30	16,26	—	93,35	6,65	100,00
Great-Western — Sul de Pernambuco	—	621:140$600	29:210$730	650:351$330	10,75	0,88	20,12	37,28	26,48	—	95,51	4,49	100,00
Great-Western — Central de Alagôas e ramal	—	692:789$730	40:663$780	733:453$510	14,58	0,91	25,46	37,86	15,65	—	94,46	5,54	100,00
Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	89:325$330	384$410	89:709$740	7,63	0,32	20,81	39,42	31,69	—	99,57	0,43	100,00
Great-Western — Paulo Affonso	—	120:077$360	2:140$990	122:218$350	26,28	0,31	16,46	32,59	22,60	—	98,24	1,76	100,00
Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	—	185:742$527	15:280$741	201:023$268	6,80	1,26	21,29	33,90	29,14	—	92,39	7,61	100,00
Rêde Bahiana — S. Francisco	—	2.402:362$100	229:787$520	2.632:149$620	7,85	1,13	21,96	42,69	17,63	—	91,26	8,74	100,00
Rêde Bahiana — Central da Bahia	—	861:525$177	91:868$436	953:393$613	11,91	1,70	19,89	29,53	27,33	—	90,36	9,64	100,00
Central do Brazil	783:785$290	46.960:857$632	—	46.960:857$632	5,01	15,91	14,76	40,65	22,01	1,66	100,00	—	100,00
Rio do Ouro	—	590:029$791	—	590:029$791	1,28	—	25,15	38,95	34,62	—	100,00	—	100,00
Rêde Sul Mineira	—	3.356:138$249	460:000$000	3.816:138$249	9,41	—	19,43	31,89	27,22	—	87,95	12,05	100,00
Oéste de Minas	—	3.470:210$340	—	3.470:210$340	9,80	—	27,28	31,24	31,68	—	100,00	—	100,00
Goyaz — Formiga a Goyaz	—	494:953$556	190$951	495:144$507	9,24	—	20,41	28,13	42,19	—	99,97	0,03	100,00
Goyaz — Araguary a Catalão	—	169:653$264	26:501$103	196:154$367	9,49	—	20,25	7,26	49,48	—	86,48	13,52	100,00
Paraná	—	2.876:719$145	2.550:000$000	5.426:719$145	3,14	0,87	10,93	24,25	13,82	—	53,01	46,99	100,00
D. Thereza Christina	—	314:941$230	—	314:941$230	15,34	0,30	11,39	30,85	36,71	—	94,59	5,41	100,00
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	—	7.207:841$045	921:908$480	8.129:749$525	5,81	0,71	16,25	46,90	18,89	—	88,66	11,34	100,00
Itapura a Corumbá	—	131:741$770	5[illegible]	131:[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]		99,95	0,05	100,00
II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO													
Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Caxias a Cajazeiras	—	110:549$221	12:000$000	122:549$221	26,59	1,91	10,07	23,54	28,19	—	99,20	0,80	100,00
Recife a Limoeiro e ramal	—	1.435:792$550	13:335$080	1.449:127$660	16,35	1,08	24,72	33,60	23,24	—	99,08	0,92	100,00
Victoria a Minas — Victoria á Itabira	—	1.397:571$016	—	1.397:571$016	10,86	1,42	13,12	30,36	44,24	—	100,00	—	100,00
Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	177:371$332	12:000$000	189:371$332	—	0,60	18,87	17,49	56,70	—	93,66	6,34	100,00
Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	1.840:696$650	—	1.840:696$650	13,22	—	22,42	29,15	35,21	—	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Sumidouro	—	338:512$205	12:000$000	350:512$205	—	—	31,72	20,39	44,46	—	96,57	3,43	100,00
Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	—	185:309$396	12:000$000	197:309$396	14,84	0,15	15,51	30,86	32,55	—	93,91	6,09	100,00
Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	35:525$940	926:695$448	—	926:695$448	15,22	0,26	18,65	30,79	31,25	3,83	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	—	363:214$869	12:424$560	375:639$529	14,11	0,16	15,72	27,79	38,91	—	96,69	3,31	100,00
Leopoldina Railway — Central de Macahé	2:694$250	108:859$420	—	108:859$420	22,32	0,21	13,76	22,46	38,77	2,48	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Norte	—	1.412:785$060	—	1.412:785$060	1,99	—	59,90	33,55	13,56	—	100,00	—	100,00
Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	—	718:105$420	6:000$000	724:105$420	14,03	1,15	17,67	28,95	37,37	—	99,17	0,83	100,00
Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	—	239:734$840	—	239:734$840	14,15	1,53	19,30	20,63	44,39	—	100,00	—	100,00
Corcovado	—	63:588$695	—	63:588$695	12,09	—	56,80	10,46	20,65	—	100,00	—	100,00
Rezende á Bocaina	—	55:971$281	—	55:971$281	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00
Bananal	—	48:186$240	—	48:186$240	—	—	—	—	—	—	—	—	100,00
Santos a Jundiahy	—	20.022:905$700	501:783$470	20.524:689$170	2,63	1,58	24,05	42,62	26,68	—	97,56	2,44	100,00
Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	—	780:658$288	60:043$568	840:701$856	6,82	—	14,92	39,80	31,34	—	92,85	7,15	100,00
Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	—	920:502$300	67:756$500	998:259$300	6,57	—	13,49	43,62	29,52	—	93,21	6,79	100,00
Baurú á Itapura	—	1.304:227$500	1:274$840	1.305:502$340	11,04	1,78	14,94	28,53	43,62	—	99,91	0,09	100,00
Rio Claro	—	6.822:792$322	93:674$063	6.916:466$385	4,58	3,21	20,13	45,00	25,73	—	98,65	1,35	100,00
Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	—	2.002:383$617	—	2.002:383$617	2,93	4,95	19,36	44,06	28,70	—	100,00	—	100,00
Mogyana — Jaguára a Araguary	—	1.252:525$036	—	1.252:525$036	4,51	3,98	15,20	39,00	37,31	—	100,00	—	100,00
Quarahim a Itaquy	—	414:517$877	—	414:517$877	10,25	1,88	15,62	42,58	29,67	—	100,00	—	100,00
S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	—	3.552:140$837	142:235$132	3.694:375$969	6,13	0,31	18,64	30,31	40,76	—	96,15	3,85	100,00
S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	—	267:154$011	5:657$502	272:811$513	11,11	0,24	16,95	22,48	47,14	—	97,92	2,08	100,00

(a) Ver nota (a) da 1ª parte do quadro n. 22.
(b) Quota de arrendamento e de fiscalização.
(c) Quota de arrendamento.
(d) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

DESPEZAS

Quadro n. 23

Numero de ordem	Designação das estradas	Despeza por kilometro trafegado: Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Diversas e eventuaes	Total do custeio	Despezas accessorias	Total	Despeza de custeio: Por train-kilometro	Por vehiculo-kilometro	Por eixo-kilometro	Peso util total transportado a um kilometro	Peso morto: Carros-kilometro em serviço de passageiros	Vagões-kilometro em serviço de mercadorias	Vagões-kilometro em serviço de bagagens, encommendas e animaes	Peso bruto transportado a um kilometro	Custo em réis do transporte: Uma tonelada-kilometro do peso bruto	Um passageiro-kilometro	Uma tonelada-kilometro de mercadoria	Uma tonelada-kilometro de carga	Numero de ordem
	I — UNIÃO																						
1	Madeira-Mamoré	1:744$972	224$615	1:504$861	1:405$832	(a)	695$964	(a) 5:573$274	853$360	[illegible]	[illegible]	2$391	$575	—	4.787.945	(b) 3.443.21[illegible]	(c) 180.940	—	—	$031	$095	—	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	448$368	45$456	710$228	1:414$981	848$349	—	3:464$352	700$312	[illegible]	[illegible]	$582	$146	10.527.132	5.984.328	8.415.348	2.167.622	27.094.426	$054	$031	$0[illegible]6	$111	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	194$316	3$314	424$418	648$556	497$343	—	1:787$674	354$321	[illegible]	[illegible]	$221	$110	4.300.548	949.540	3.299.071	4.485.504	14.049.933	$038	$028	$081	$109	3
4	Central do Rio Grande do Norte	490$017	4$503	491$658	1:355$282	587$453	—	3:432$713	61$367	[illegible]	[illegible]	1$365	$540	483.490	679.456	728.088	651.957	2.542.905	$136	$182	$331	$5[illegible]5	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	252$320	28$041	403$336	325$591	670$031	—	2:240$888	105$431	[illegible]	[illegible]	$137	$042	3.508.407	4.566.349	10.812.53[illegible]	2.817.176	21.704.544	$018	$010	$086	$096	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	677$950	36$531	1:038$110	2:058$702	859$639	—	4:667$932	283$209	[illegible]	[illegible]	$148	$030	6.644.502	13.131.452	16.211.853	8.220.822	41.181.120	$019	$010	$075	$094	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	1:880$655	97$747	2:037$336	3:021$955	1:523$088	—	9:490$787	734$203	[illegible]	[illegible]	$150	$041	21.177.385	24.563.054	27.983.693	8.520.623	82.269.357	$015	$020	$039	$045	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	843$010	33$230	1:274$102	1:918$045	859$038	—	4:934$264	354$720	[illegible]	[illegible]	$160	$047	12.557.210	35.110.087	22.477.142	11.451.778	81.405.817	$017	$023	$063	$076	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	360$631	29$649	674$763	1:250$144	833$088	—	3:203$275	150$542	[illegible]	[illegible]	$159	$047	7.486.318	12.452.747	12.444.232	5.749.462	33.102.729	$016	$020	$[illegible]55	$067	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	636$465	39$373	1:111$828	1:053$394	683$316	—	4:124$877	242$113	[illegible]	[illegible]	$171	$047	6.766.333	14.674.729	11.053.130	6.055.994	39.455.183	$018	$020	$063	$079	10
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	238$343	10$030	654$560	1:224$513	902$087	—	3:117$051	13$414	[illegible]	[illegible]	$207	$076	1.035.075	954.291	1.078.351	567.673	3.606.290	$025	$039	$055	$071	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	278$027	3$333	174$702	316$012	293$013	—	1:062$017	183$593	[illegible]	[illegible]	$498	$210	265.535	211.874	557.258	60.090	1.077.267	$111	$112	$348	$405	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	117$130	21$738	307$713	585$520	503$316	—	1:505$726	131$278	[illegible]	[illegible]	$211	$074	1.120.145	1.980.082	2.081.293	1.533.634	6.715.151	$028	$022	$097	$140	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	359$114	51$821	1:001$587	1:952$830	806$761	—	4:175$116	399$353	[illegible]	[illegible]	$251	$063	17.583.118	18.820.577	35.006.335	21.702.002	93.715.082	$026	$029	$077	$118	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	358$695	51$066	599$137	888$971	828$704	—	2:726$663	213$117	[illegible]	[illegible]	$331	$146	4.769.923	3.118.856	6.620.304	3.187.030	17.696.152	$018	$032	$118	$150	15
16	Central do Brazil	1:160$667	3:668$226	3:424$166	9:428$179	5:102$254	387$051	23:190$546	—	[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
17	Rio do Ouro	54$798	—	1:158$882	1:795$882	1:590$045	—	4:609$607	—	[illegible]	[illegible]	$307	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira	342$346	—	707$435	1:161$293	900$614	—	3:204$088	438$331	[illegible]	[illegible]	$191	$108	32.568.147	18.958.452	16.562.014	31.763.958	99.852.571	$034	$025	$034	$067	18
19	Oeste de Minas	—	—	—	—	—	—	2:473$858	—	[illegible]	[illegible]	$335	$096	27.204.421	14.132.538	18.452.851	22.636.871	82.226.726	$042	$054	$067	$106	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	292$120	—	646$217	890$497	1:335$203	—	3:164$037	13$221	[illegible]	[illegible]	1$149	$287	1.320.558	1.346.953	1.226.769	1.530.505	5.093.790	$083	$116	$148	$211	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	354$547	—	749$228	263$025	1:814$204	—	3:201$004	500$021	[illegible]	[illegible]	2$557	$639	348.877	222.091	220.461	490.420	931.549	$172	$080	$207	$390	21
22	Paraná	400$388	112$024	1.422$367	3:150$071	1:797$557	—	6:898$607	6:145$108	[illegible]	[illegible]	$233	$069	44.875.920	16 983.149	90.692.565	5.743.478	153.235.092	$018	$022	$052	$064	22
23	D. Thereza Christina	432$405	8$375	321$153	869$763	1:035$123	—	2:666$824	152$418	[illegible]	[illegible]	$427	$191	918.583	1.220.494	1.256.317	823.040	4.327.443	$072	$020	$224	$335	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	217$512	26$593	612$996	1:757$328	708$169	—	3:323$228	425$053	[illegible]	[illegible]	$203	$061	148.800.830	71.659.452	179.028.831	54.225.030	453.714.173	$016	$018	$028	$044	24
25	Itapura a Corumbá	202$433	41$359	1:214$266	1:185$347	2.042$649	—	5:086$554	2$372	[illegible]	[illegible]	1$122	$280	125.262	280.830	624.641	188.310	1.219.056	$108	$165	$881	$936	25
26	Guaxupé a Itiguassú (d)	170$132	114$262	720$035	880$663	734$036	—	2:628$778	—	[illegible]	[illegible]	$371	$142	152.330	498.512	231.789	196.740	1.079.410	$050	$066	$216	$309	26
	II — CONCEDIDA UNIÃO																						
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	417$347	30$068	158$282	308$200	442$834	—	1:417$297	153$846	[illegible]	$720	$132	438.422	269.268	599.136	4.680	1.311.509	$084	$045	$228	$223	28
29	Recife ao Limoeiro e ramaes	909$637	60$250	1:376$388	1:874$418	1:202$706	—	5:512$309	51$197	[illegible]	$174	$048	15.332.685	23.831.837	28.031.592	9.658.085	77.454.169	$048	$023	$067	$077	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	357$86	46$938	433$363	1:062$358	1:400$949	—	3:301$617	—	[illegible]	$714	$178	7.171.608	6.937.250	7.860.477	2.406.937	24.546.331	$057	$087	$140	$148	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	15$900	498$358	441$761	1:497$261	—	2:473$280	167$329	[illegible]	2$137	$059	44.746	276.740	378.545	85.399	785.420	$225	$120	$209	$238	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	638$057	—	1:082$030	1:106$012	1:09[illegible]$842	—	4:82[illegible]$941	—	[illegible]	$644	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	1:194$460	767$941	1:674$777	—	3:637$178	131$770	[illegible]	$783	$196	369.835	950.947	1.906.529	706.197	3.993.512	$084	$105	$356	$531	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	569$027	6$036	505$045	1:183$721	1:248$609	—	3:602$138	233$231	[illegible]	1$356	$330	344.053	453.616	241.229	501.703	1.541.195	$120	$184	$151	$406	34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	621$254	10$977	761$556	1:237$147	1:275$021	156$563	4:083$708	—	[illegible]	$333	$083	7.163.679	3.879.121	15.273.355	3.271.895	29.558.050	$031	$025	$102	$114	35
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	568$333	6$318	633$145	1:119$055	1:567$036	—	3:895$001	133$269	[illegible]	$407	$101	2.323.839	1.736.523	2.613.493	1.189.894	7.893.743	$046	$058	$154	$193	36

(a) Ver nota (a) do quadro n. 22.
(b) Incluidas bagagens e encommendas.
(c) Refere-se só a animaes.
(d) Faz parte da rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas	Despeza por kilometro trafegado: Administração e direcção geral	Telegrapho ou telephone	Trafego	Locomoção	Via-permanente	Diversas e eventuaes	Total do custeio	Despezas accessorias	Total	Despeza de custeio: Por passageiro-kilometro	Por vehiculo-kilometro	Por eixo-kilometro	Peso util total transportado a um kilometro	Peso morto: Carros-kilometro em serviço de passageiros	Vagões-kilometro em serviço de mercadorias	Vagões-kilometro em serviço de bagagens, encommendas e animaes	Peso bruto transportado a um kilometro	Custo em réis do transporte: Uma tonelada-kilometro de peso bruto	Um passageiro-kilometro	Uma tonelada-kilometro de mercadoria	Uma tonelada-kilometro de carga	Numero de ordem
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	539$026	5$328	350$764	572$812	988$444	68$026	2:540$400	—	2:540$400	78$50	2$200	$550	160.031	719.814	448.482	117.805	1.446.222	$052	$151	$305	$431	37
38	Leopoldina Railway — Norte	573$491	—	14:086$771	9:670$283	3:912$823	—	28:852$368	—	28:852$368	2$000	$153	$039	—	—	—	—	—	—	$021	$051	$075	38
39	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	696$038	52$305	800$681	1:312$185	1:692$467	—	4:404$676	378$554	4:783$230	4$823	$938	$234	—	—	—	—	—	—	$071	$182	$217	39
40	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	444$473	48$079	606$208	618$017	1:304$393	—	3:141$220	—	3:141$220	4$744	1$135	$283	—	—	—	—	—	—	$092	$332	$401	40
41	Corcovado	2:003$565	—	9:405$212	1:732$096	3:448$682	—	16:589$555	—	16:589$555	2$750	3$780	1$800	13.624	75.600	—	—	89.314	$600	$331	—	—	41
42	Rezende á Bocaina	—	—	—	—	—	—	1:442$487	—	1:442$487	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal	—	—	—	—	—	—	1:720$037	—	1:720$037	2$837	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy	3:885$881	2:327$551	35:513$346	62:931$044	39:390$059	—	144:049$681	3:000$958	147:050$639	08$813	$296	$100	234.088.563	270.915.378	(a) 502.459.628	—	1.007.413.619	$019	$033	(b) $072	$072	44
45	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	263$924	—	576$028	1:537$834	1:209$798	—	3:587$584	275$036	3:862$620	2$170	$220	$057	11.655.027	7.214.148	13.235.630	4.734.438	35.239.249	$021	$040	$053	$063	45
46	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	252$308	—	538$647	1:742$163	1:178$893	—	3:722$011	274$026	3:996$037	1$946	$302	$075	19.987.192	9.770.835	9.552.598	7.369.660	46.780.615	$020	$023	$027	$037	46
47	Baurú a Itapuca	339$225	52$451	446$762	853$315	1:304$904	—	2:988$057	2$021	2:990$078	4$563	$830	$233	7.651.861	4.308.408	7.230.667	2.574.871	21.765.817	$059	$042	$111	$142	47
48	Rio Claro	384$718	267$502	1:076$540	3:747$482	2:142$564	—	8:215$806	112$801	8:328$607	2$200	$107	$019	112.073.106	92.507.928	202.645.140	71.833.840	639.006.011	$010	$014	$052	$055	48
49	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	228$053	380$700	1:514$516	3:430$607	2:240$025	—	7:807$401	—	7:807$401	2$304	$235	$087	21.004.172	9.793.587	10.449.858	7.833.616	58.081.233	$036	$021	$076	$057	49
50	Mogyana — Jaguára a Araguary	200$874	177$576	677$446	1:738$449	1:063$048	—	4:457$384	—	4:457$384	2$391	$432	$108	12.030.133	4.097.573	10.251.670	4.461.840	31.450.236	$039	$031	$074	$090	50
51	Quarahim a Itaquy	242$252	413$493	368$818	1:005$835	700$522	—	2:301$025	—	2:301$025	4$504	$503	$164	4.011.595	1.836.525	3.504.075	1.218.518	10.600.383	$039	$059	$067	$088	51
52	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	256$391	128$780	779$920	1:257$618	1:705$461	—	4:022$212	161$058	4:183$270	4$918	$284	$071	29.445.515	33.036.790	93.383.912	5.044.842	137.970.574	$026	$042	$104	$102	52
53	S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	315$218	—	480$932	637$667	1:344$522	—	2:778$336	58$537	2:836$873	38$578	$600	$101	1.207.668	2 000.708	1.752.600	18.042	5.069.417	$052	$071	$125	$125	53

(a) Peso morto dos vagões kilometro em serviço de mercadorias, bagagens e encommendas e animaes.
(b) Refere-se a mercadorias, bagagens e encommendas.

Quadro n. 24

RESULTADOS DO TRAFEGO

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA			DESPEZA			RELAÇÃO POR CENTO	
	Do trafego	Accessoria	Total	Do custeio	Accessoria	Total	Da despeza do custeio para a receita do trafego	Da despeza total para a receita total
I — DA UNIÃO								
Madeira — Mamoré	4.656:169$012	—	4.656:169$012	a) 1.755:581$373	268:809$450	2.024:390$822	a) 37,70	[illegible]
Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	2.011:807$810	—	2.011:807$810	1.467:590$670	296:654$500	1.764:281$170	72,94	[illegible]
Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	642:528$150	4:021$420	647:149$570	533:245$230	107:873$230	641:118$560	82,90	[illegible]
Central do Rio Grande do Norte	420:748$900	—	420:748$900	346:528$700	6:487$449	353:016$149	267,07	[illegible]
Great-Western — Natal a Itamatahy	412:086$930	219$710	412:906$640	370:375$520	17:356$030	387:731$550	89,75	[illegible]
Great-Western — Conde d'Eu	1.194:959$970	291$470	1.192:254$440	842:188$580	51:106$600	893:295$180	70,66	[illegible]
Great-Western — Recife a S. Francisco	2.327:080$230	16:194$020	2.343:274$280	1.203:634$700	102:700$400	1.306:335$100	51,72	[illegible]
Great-Western — Central de Pernambuco	2.128:431$280	14:574$630	2.143:005$910	1.300:465$140	93:340$010	1.402:805$420	61,52	[illegible]
Great-Western — Sul de Pernambuco	655:649$620	1.405$870	656:725$490	621:140$600	29:210$730	650:351$330	98,32	[illegible]
Great-Western — Central de Alagôas e ramal	992:123$810	147$920	992:324$730	692:789$730	40:663$780	733:453$510	69,83	[illegible]
Great-Western — Ribeirão a Cortez	65:252$130	53$00	65:258$030	89:325$330	384$140	89:709$740	136,89	[illegible]
Great-Western — Paulo Affonso	48:388$680	53$210	48:393$890	120:077$360	2:140$000	122:218$350	248,15	[illegible]
Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	193:101$410	—	193:101$410	185:742$527	15:280$741	201:023$268	96,18	[illegible]
Rêde Bahiana — S. Francisco	2.304:136$436	—	2.304:136$436	2.402:364$430	229:787$520	2.632:149$920	104,26	[illegible]
Rêde Bahiana — Central da Bahia	852:150$481	51:277$080	903:727$561	861:525$177	91:508$436	953:033$613	101,06	[illegible]
Central do Brazil	36.392:738$413	—	36.392:738$413	40.960:857$632	—	40.960:857$632	129,03	[illegible]
Rio do Ouro	283:250$785	—	283:250$785	500:020$791	—	500:020$791	208,30	[illegible]
Rêde Sul Mineira	4.811:356$310	—	4.811:356$310	3.356:138$249	460:000$000	3.816:138$240	69,75	[illegible]
Oeste de Minas (b)	3.637:575$056	173:957$657	3.811:532$713	3.470:240$340	—	3.470:240$340	95,39	[illegible]
Goyaz — Formiga a Goyaz	217:762$634	1:124$645	218:887$280	404:953$556	190$951	405:144$507	189,84	[illegible]
Goyaz — Araguary a Catalão	92:389$880	—	92:389$880	169:653$204	20:591$103	193:151$307	183,62	[illegible]
Paraná	6.205:487$066	—	6.205:487$066	2.876:719$145	2.550:000$000	5.426:719$145	45,68	[illegible]
D. Thereza Christina	162:251$140	—	162:251$140	314:044$280	—	314:044$280	194,40	[illegible]
Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	12.932:888$456	—	12.932:888$456	7.207:844$045	921:905$480	8.129:749$525	55,73	[illegible]
Itapura a Corumbá	31:666$770	—	31:666$770	131:744$770	61$420	131:806$190	416,02	[illegible]
Guaxupé a Itiguassú (c)	61:577$506	—	61:577$506	65:719$473	—	65:719$473	106,72	[illegible]
II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO								
Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—
Caxias a Cajazeiras	125:173$169	7:683$600	132:856$769	110:549$221	12:000$000	122:549$221	88,31	[illegible]
Recife a Limoeiro e ramal	2.278:896$110	18:299$310	2.297:195$420	1.435:792$580	13:335$080	1.449:127$660	63,00	[illegible]
Victoria a Minas — Victoria á Itabira	1.361:327$055	—	1.361:327$055	1.397:571$016	—	1.397:571$016	102,66	[illegible]
Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	88:318$500	119$610	88:438$110	177:371$332	12:000$000	189:371$332	200,83	[illegible]
Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	2.935:337$002	681$080	2.936:018$082	1.840:693$650	—	1.840:693$650	62,78	[illegible]
Leopoldina Railway — Sumidouro	100:745$336	—	100:745$336	338:512$205	12:000$000	350:512$205	336,00	[illegible]
Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	132:566$902	—	132:566$902	185:309$396	12:000$000	197:309$396	139,78	[illegible]
Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	1.162:278$349	—	1.162:278$349	926:695$448	—	926:695$448	79,73	[illegible]
Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	403:333$563	45$390	403:378$953	363:214$869	12:424$660	375:639$520	90,05	[illegible]

(a) Ver nota (a) do quadro n. 22.
(b) Inclusive a linha Fluvial.
(c) Faz parte da rêde Sul-Mineira e está a cargo da Mogyana.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	RECEITA			DESPEZA			RELAÇÃO POR CENTO	
	Do trafego	Accessoria	Total	Do custeio	Accessoria	Total	Da despeza do custeio para a receita do trafego	Da despeza total para a receita total
Leopoldina Railway — Central de Macahé	67:440$388	—	67:440$388	108:859$420	—	108:859$420	161,42	161,42
Leopoldina Railway — Norte	2.479:683$226	—	2.479:683 226	1.412:785$060	—	1.412:785$060	64,81	64,81
Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	650:931$796	—	650:931$796	718:105$120	6:000$600	724:105$120	110,31	111,23
Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	332:012$008	—	332:012$008	239:731$840	—	239:731$840	71,20	71,20
[illegible]rcovado	82:642$700	—	82:642$700	63:588$695	—	63.588$695	76,94	76,94
[illegible]zende á Bocaina	40:832$910	—	40:832$910	55 971$281	—	55:971$281	137,07	137,07
[illegible]ananal	46:305$000	—	46:305$000	48:180$240	— —	48:180$240	104,05	104,05
[illegible]ltos a Jundiahy	32 362:983$310	30:216$930	32.393:200$240	20.022:905$700	501:788$470	20.524:690$170	61,86	63,35
[illegible]orocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	1.615:197$600	10:234$200	1.625:431$800	780:658$288	60:013$968	840:701$256	48,33	51,72
[illegible]orocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	1.735:483$400	—	1.735:483$400	930:502$900	67:756$500	998:259$300	53,52	57,42
[illegible]aurá a Itapura	1.171:505$240	—	1.171:505$240	1.304:227$500	1:274$840	1.305:502$340	111,32	111,43
[illegible]io Claro	12.531:138$145	49.664$424	12.583:802$569	6.822.702$822	93:674$063	6.916:466 885	54,43	54,93
[illegible]ogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	2.790:738$385	18:384$322	2.818:120$707	2.092:383$617	—	2.092:383$617	74,73	74,24
[illegible]ogyana — Jaguára a Araguary	1.313:093$018	43:658$577	1.356:751$595	1.252:525$035	—	1.252:525$035	95,38	92,31
[illegible]uarahim a Itaquy	401:766$049	—	401:766$049	414:517$877	—	414:517$877	103,17	103,17
[illegible] Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	3.161:758$297	— —	3.161:758$ 297	3.552:140$837	142:235$132	3.694:375$039	112,35	116,85
[illegible] Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	180:530$371	—	180:530 371	267:154$011	5:657$502	272:811$513	147,98	151,11

PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS RELATIVOS A DOIS ANNOS CONSECUTIVOS

Quadro n. 2

Numero de ordem	Designação das estradas	Extensão em trafego em 31 de dezembro		Receita total do trafego em		Despeza total do custeio		Saldo		Deficit em		Numero de passageiros-kilometro em		Numero de toneladas-kilometro de mercadorias		Numero de trens por dia em relação á extensão média		Numero d
		1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	
	I — UNIÃO																	
1	Madeira-Mamoré	314,281	292,231	4.676:169$012	2.121:454$520	(b) 1.755:581$373	—	2 900:587$639	—	—	—	2.059.531	—	2.511.091	—	1,4	—	1
2	Rêde Ceará-Piauhy — Baturité	423,628	423,628	2.011:897$810	1.775:754$338	1.467:590$370	1.379:27[illegible]	544:301$140	396:177$229	—	—	13.049.852	14.632.686	9.016.657	8.294.136	2,4	2,1	2
3	Rêde Ceará-Piauhy — Sobral	335,234	276,977	612:528$450	543:022$502	533:215$330	303:1[illegible]	109:282$820	147:481$464	—	—	3.141.693	2.950.521	2.328.226	2.106.428	1,2	1,1	3
4	Great Western — Natal a Itamatahy	164,620	164,620	412.686$930	423:060$255	370:374$581	37[illegible]	42:310$400	52:253$600	—	—	2.640.636	2.791.426	3.198.818	3.492.499	2,4	2,6	4
5	Great Western — Conde d'Eu	165,239	180,067	1.191.953.970	1.080:193$980	842:198$583	819:[illegible]	349:771$390	260:555$390	—	—	6.538.343	5.003.021	5.924.055	6.259.205	4,7	4,5	5
6	Great Western — Recife a S. Francisco	130,931	130,931	2.327.080$230	2.312:704$120	1.203:634$700	1.32[illegible]	1.123:445$550	990:510$780	—	—	15.161.456	14.078.359	19.750.176	17.683.819	7,2	7,3	6
7	Great Western — Central de Pernambuco	269,263	258,606	2.128.431$280	1.903:158$110	1.309:405$110	1.207:15[illegible]	818:906$170	605:899$110	—	—	20.128.985	16.325 932	10.570.132	10.700.518	5,2	5,0	7
8	Great Western — Sul de Pernambuco	193,938	193,938	665.619$620	680:517$510	621:140$300	715:[illegible]	44:479$020	—	—	*26:128$110	7.985.442	7.645.834	6.092.120	7.103.303	3,5	3,6	8
9	Great Western — Central de Alagôas e ramal	191,019	159,408	902:123$310	1.033:540$320	692:789$730	738:[illegible]	209:334$080	234:574$360	—	—	7.853.043	6.731.276	5.991.123	6.035.848	4,4	5,4	9
10	Great Western — Ribeirão a Cortez	28,657	28,657	65:272$130	55:701$350	89:395$330	87:[illegible]	—	—	24:073$200	31:982$780	531.095	366.735	960.409	518.197	3,1	3,2	10
11	Great Western — Paulo Affonso	115,136	115,136	48:388$080	52:081$210	120:077$360	113:[illegible]	—	—	71:688$680	61:088$840	144.650	125.983	273.894	266.912	0,4	0,4	11
12	Central do Rio Grande do Norte	100,044	100,044	129:748$800	103:235$900	346:528$709	275:[illegible]	—	—	216.779$900	109:575$112	911.994	1.038.143	398.434	1.149.536	0,8	—	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	133,828	103,670	193:104$410	160:252$440	185:774$527	217:[illegible]	7:364$383	—	—	57:335$615	2.348.832	1.781.448	733.207	407.970	1,2	1,3	1
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	575,440	575,440	2.304:136$136	2:345:181$469	2.402:362$100	2.257:7[illegible]	—	87:390$536	93:225$064	—	22.494.093	15 935.882	14.838.682	15.261.182	2,8	2,6	
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	316,660	316,660	852:150$431	936:047$041	891:525$177	849:35[illegible]	—	93:631$572	9:074$096	—	3.569.179	2.576.865	4.351.599	3.778.668	1,5	1,4	
16	Central do Brazil	2.025,133	1.973,715	36.392:738$413	32.007:733$000	46.930:857$332	45.051:[illegible]	—	—	10.538:119$210	13.043:675$000	—	683.810 681	305.257.957	281.909.898	—	17,6	
17	Rio de Ouro	127,978	127,978	283:250$787	—	500:020$791	—	—	—	306.770$006	—	—	—	—	—	3,3	—	
18	Rêde Sul-Mineira	1.043,240	1.043,240	4.811:356$910	3 995:890$047	3.356:133$240	3.154:9[illegible]	1.455:218$061	841:346$840	—	—	24.732.636	18.635.627	20.694.372	25.824.211	3,7	3,5	
19	Oeste de Minas	(a) 1.306,716	1.136,000	3.637:575$056	2.615:637$120	3.470:210:340	2.437:7[illegible]	167:364$716	187:866$215	—	—	12.202.273	8.613.610	22.047.991	14.532.242	2,7	2,3	
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	173,818	150,562	247:769$834	159:782$206	404:053$556	397:[illegible]	—	—	247:483$922	218:205$193	1.047.950	949.917	1.454.554	669.990	1,2	1,0	
21	Goyaz — Araguary a Catalão	52,338	52.338	92:389$880	24:122$000	169:055$204	42:[illegible]	—	—	77:263$324	18:534$960	536.262	125.260	295.293	66.262	0,7	0,8	
22	Paraná	417,000	417,000	6.205:457$633	6.032:304$630	2.876:719$145	1.938:7[illegible]	3.418:738$521	4.093:646$338	—	—	19.931.479	13.868.791	42.774.240	34.820.787	6,7	5,7	
23	D. Thereza Christina	118,096	118,096	163:254$140	186:348$376	314:044$380	293:3[illegible]	—	—	152:690$140	111:099$052	1.263.748	1.127.885	799.090	679.676	1,8	1,9	
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	2.108,927	2.108,927	12.032:888$456	12.016:543$950	7.207:841$045	7.729:9[illegible]	5.725:047$411	4.287:261$858	—	—	65.726.783	55.038.020	134.058.365	165.351.815	4,6	4,8	
25	Itapura a Corumbá	25,914	25,914	31:636$770	48:103$530	131:741$770	113:9[illegible]	—	—	100:075$000	65:792$390	145.428	138.421	103.100	133.421	1,8	2,8	
26	Guaxupé a Itiguassú	(c) 34,000	—	61:577$503	—	65:710$473	—	—	—	4:143$067	—	445.124	—	112.849	—	2,1	—	
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																	
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	48,000	—	24:715$576	—	251:2[illegible]	—	—	—	236:544$877	—	61.539	—	13.494	—	0,5	
28	Caxias a Cajazeiras	78,000	78,000	125:173$169	120:202$500	110:519$221	115:981[illegible]	14:653$948	4:248$233	—	—	427.249	376.512	398.978	436.451	1,2	1,1	
29	Recife a Limoeiro e ramaes	260,466	260,466	2.278:896$110	2.124:013$130	1.435:709$580	1.267:03[illegible]	843:193$530	856:952$900	—	—	14.047.984	11.025.401	13.824.321	13.413.222	4,6	4,5	
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	423,162	423,186	1.361:827$055	906:352$037	1.397:571$016	1.039:97[illegible]	—	—	36:243$061	103:619$558	4.350.840	3.300.042	6.731.471	3.451.182	2,1	1,7	
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	84,593	68,100	88 318$500	59.037$085	177:371$132	88:6[illegible]	—	—	89:052$632	27:603$762	404.409	284.112	521.025	584.047	1,0	1,2	
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	381,425	381,425	2.035:337$902	2.371:574$813	1.840:036$650	1.761:1[illegible]	1.094:641$252	610:363$253	—	—	11.874.947	9.546.181	20.819.216	21.076.222	3,7	3,5	
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	93,070	93,070	100.745$333	85:522$646	338:512$205	363:0[illegible]	—	—	237:766$869	273:541$454	653 856	609.291	296.559	249.605	2,0	2,0	
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	51,440	51,440	132:552$902	115:810$737	185:303$393	187:5[illegible]	—	—	52:739$404	71:633$247	299.135	221.977	282.684	251.107	2,0	2,0	
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	225,925	226,925	1.102:278$319	958:784$452	926:605$148	877:3[illegible]	235.582$001	81:209$503	—	—	4.314.080	3.046.151	6.955.691	5.059.720	4,1	3,8	
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	93,230	93,230	403:332$533	227:115$614	363:211$369	280:37[illegible]	40:118$094	—	—	53:761$546	2.221.958	1.316.931	2.080.140	1.137.242	4,3	4,1	
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	42,700	42,700	67:440$383	67:014$313	108:859$120	95:4[illegible]	—	—	41:419$032	31:595$126	205.570	155.871	140.025	134.522	0,9	0,9	
38	Leopoldina Railway — Norte	48,936	48,936	2 179:633$295	1.812:220$100	1.412:785$060	1.275:00[illegible]	766:808$226	567:149$000	—	—	12.578.249	—	6.169.082	—	38,3	35,4	

(a) Excluidos 208 kilometros da Viação Fluvial.
(b) Ver nota (a) do quadro n. 23.
(c) Faz parte da Rêde Sul-Mineira e está a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas	Extensão em trafego em 31 de dezembro		Receita total do trafego em		Despeza total do custeio em		Saldo em		Deficit em		Numero de passageiros-kilometro em		Numero de toneladas-kilometro de mercadorias em		Numero de trens por dia em relação á extensão média		Numero de ordem
		1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	
39	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	159,768	159,768	650:981$796	518:882$151	718:105$120	627:154$[illegible]	—	—	67:123$624	108:274$009	3.049.432	2.320.621	2.147.378	1.320.178	2,5	1,7	3[illegible]
40	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	83,582	74,182	332:012$008	203:642$147	239:734$840	214:088$[illegible]	92:277$168	79:543$507	—	—	631.124	505.108	482.538	641.297	1,8	1,3	4[illegible]
41	Corcovado	3,810	3,840	82:612$700	75:360$000	63:583$095	64:068$[illegible]	19:054$005	11:305$050	—	—	194.637	190.605	—	—	12,0	11,5	4[illegible]
42	Rezende á Bocaina	38,810	38,810	40:832$910	38:860$160	55:071$281	53:812$[illegible]	—	—	15:138$371	19:953$170	—	—	—	—	—	—	4[illegible]
43	Bananal	28,000	28,000	46:305$000	29:904$200	48:180$240	48:517$[illegible]	—	—	1:875$240	18.612$800	—	—	—	—	1,0	1,4	4[illegible]
44	Santos a Jundiahy	139,466	139,466	32.362:983$310	20.398:604$110	20.022:905$700	19.015:479$[illegible]	12.340:077$610	11.783:214$930	—	—	111.999.086	85.692.599	223.087.617	187.310.381	57,9	49,9	4[illegible]
45	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	217,600	217,600	1.615:197$600	1.323:111$950	780:058$388	776:156$[illegible]	834:539$312	546:955$948	—	—	14.473.030	10.271.209	9.195.066	8.093.800	4,5	4,1	4[illegible]
46	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	250,047	250,047	1.738:483$400	1.107:810$280	930:502$801	842:358$[illegible]	807:980$600	265:457$883	—	—	9.313.303	7.143.940	17.614.885	10.309.504	6,2	5,5	4[illegible]
47	Baurú a Itapura	436,480	436,480	1.171:505$240	867:907$200	1.304:227$500	1.145:893$[illegible]	—	—	132:722$260	277:991$460	6.692.821	5.033.199	6.876.084	6.092.821	1,7	1,9	4[illegible]
48	Rio Claro	830,438	830,438	12.534:138$145	10.702:357$278	6.822:792$822	5.509.646$[illegible]	5.711:345$323	5.222:710$414	—	—	64.947.931	46.154.946	97.531.265	82.552.633	3,6	7,1	4[illegible]
49	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	268,000	268,000	2.799:730$255	2.299:097$745	2.002:383$017	1.858:510$[illegible]	797:352$76[illegible]	441:487$135	—	—	17.365.697	14.134.202	17.898.216	14.721.891	9,2	8,4	4[illegible]
50	Mogyana — Jaguára a Araguary	281,000	281,000	1.313:093$018	1.081:085$030	1.272:525$036	1.120:340$[illegible]	60:570$982	—	—	58:235$054	6.770.047	5.852.787	10.990.120	8.735.379	5,1	5,0	5[illegible]
51	Quarahim a Itaquy	175,597	175,597	401:766$049	420:278$561	414:517$877	416:938$[illegible]	—	3:399$053	12:751$828	—	1.085.968	1.009.795	3.544.362	3.764.564	1,3	1,7	5[illegible]
52	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	883,131	883,131	3.491:758$207	2.553:570$500	3.552:140$837	2.601:884$[illegible]	—	—	390:382$540	48:304$809	14.937.579	11.425.481	26.722.334	19.910.171	2,7	1,8	5[illegible]
53	S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	96,156	96,156	180:530$371	200:117$484	267:154$011	253:197$[illegible]	—	—	86:623$640	53:080$045	1.883.011	1.400.961	1.060.109	1.048.553	2,1	2,0	5[illegible]

PRINCIPAES DADOS ESTATISTICOS DE DOIS ANNOS CONSECUTIVOS

Quadro n. 26

Numero de ordem	Designação das estradas	Por kilometro trafegado: Receita do trafego 1912	Receita do trafego 1911	Despeza do custeio 1912	Despeza do custeio 1911	Saldo 1912	Saldo 1911	Deficit 1912	Deficit 1911	Relação por cento da despeza de custeio para a receita do trafego 1912	1911	Productos medios em réis por kilometro: De um passageiro 1912	1911	De uma tonelada de mercadoria 1912	1911	Receita do trafego em réis por kilometro: Trem em 1912	1911	Vehiculo em 1912	1911	Eixo em 1912	1911	Despeza do custeio em réis por kilometro: Trem em 1912	1911	Vehiculo em 1912	1911	Eixo em 1912	1911	Custo total em réis do transporte por kilometro de: Um passageiro em 1912	1911	Uma tonelada mercadoria em 1912	1911	Numero de ordem
	I — DA UNIÃO																															
1	Madeira-Mamoré	11:781$488	7:258$270	(a)5:578$274	—	9:208$214	—	—	—	(a) 37,70	—	209	—	1.589	—	27.117	—	6.103	—	1.525	—	10.224	—	2.301	—	575	—	031	—	096	—	1
2	Rêde Ceará Piauhy — Baturité	4:749$208	4:191$777	3:464$352	3:020$520	1:284$856	1.171$257	—	—	72,94	72,06	036	033	139	128	5.312	5.322	799	704	199	176	3.875	3.838	583	507	146	123	031	020	096	102	2
3	Rêde Ceará Piauhy — Sobral	2:093$704	1:946$849	1:673$674	1:431$314	350$900	515$505	—	—	82,99	73,52	033	035	161	155	4.457	4.808	266	273	072	136	3.696	3.548	224	199	110	100	028	035	031	111	3
4	Central do Rio Grande do Norte	1:284$641	1:647$101	3:496$080	2:739$008	—	—	2:212$330	1:085$564	277,07	165,90	017	013	152	085	4.234	4.768	330	733	052	125	11.308	7.941	1.765	1.299	540	324	122	037	131	151	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	2:508$905	2:569$074	2:240$888	2:528$060	277$018	217$005	—	—	89,75	87,95	053	050	070	067	2.716	2.648	153	157	076	017	2.434	2.335	137	137	042	068	010	021	086	080	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	6:605$303	6:051$093	4:637$028	4:785$034	1:968$275	1:265$159	—	—	70,06	75,25	043	042	120	112	3.802	3.631	210	209	056	104	2.687	2.735	148	157	039	079	010	011	075	073	6
7	Great-Western — Central de Pernambuco	8:020$254	7:618$435	4:993$264	5:237$079	3:026$990	2:446$156	—	—	68,16	61,52	035	035	117	107	4.189	4.180	260	253	077	127	2.577	2.849	160	173	047	086	023	027	063	064	7
8	Great-Western — Sul de Pernambuco	3:433$657	3:556$055	3:203$275	3:600$800	220$382	—	—	134$745	93,32	103,79	022	021	062	035	2.639	2.700	171	169	054	084	2.504	2.803	150	176	047	088	020	030	055	055	8
9	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	5:073$416	6:085$840	4:124$877	5:123$813	1:782$239	1:563$027	—	—	69,83	76,63	032	031	100	106	3.045	3.388	245	222	068	111	2.546	2.596	171	171	047	085	026	027	063	071	9
10	Great-Western — Ribeirão a Cortez	2:277$005	1:943$726	3:117$051	3:059$730	—	—	1:116$054	840$004	157,42	130,89	034	032	045	078	1.942	1.670	195	164	055	082	2.658	2.628	207	258	076	129	039	055	095	117	10
11	Great-Western — Paulo Affonso	420$274	452$345	1:012 917	982$025	—	—	622$643	530$680	248,15	217.30	010	050	137	137	2.524	2.654	200	211	088	106	6.262	5.766	498	458	219	229	112	122	348	324	11
12	Great-Western — Recife a S. Francisco	17:766$231	17:653$915	9:190$787	10:026$543	8:575$474	7:563$402	—	—	51,72	57,17	023	032	084	096	6.676	6.050	200	296	081	148	3.453	3.802	150	169	041	064	020	023	039	049	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	1:658$072	1:542$817	1:505$721	2:095$003	639$246	—	—	552$186	93,18	135,79	037	045	088	134	3.659	2.932	250	248	077	122	3.519	3.981	244	339	120	074	022	030	097	261	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	4.004$407	4:077$583	4:175$116	3:908$025	—	168$078	170$700	—	101,26	95,87	029	021	087	097	3.786	4.171	213	251	051	125	3.948	4.061	254	245	053	122	023	032	077	100	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia e ramaes	2.082$005	2:780$008	2:720$663	2:318$721	—	457$287	289$058	—	131,06	91,36	052	063	128	166	4.803	5.482	328	412	145	185	4.914	4.881	331	308	140	164	052	072	118	122	15
16	Central do Brazil	17:974$722	16:222$875	23:190$546	22:833$032	—	—	5:216$824	6:611$157	129,02	140,75	—	018	055	037	—	2.518	—	192	—	—	—	3.545	—	271	—	—	—	—	—	—	16
17	Rio do Ouro	2:212$8[illegible]3	—	4:609$007	—	—	—	2:396$714	—	208,30	—	—	—	—	—	1.828	—	435	—	—	—	3.809	—	907	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul-Mineira	4:583$105	3:956$325	3:201$688	3:123$338	1:387$717	832$987	—	—	73,94	69,75	056	054	122	082	3.369	3.005	574	541	155	139	2.350	2.546	401	426	108	109	025	036	031	032	18
19	Oeste de Minas	2:593$170	1:987$558	2.473$858	1:844$803	119$312	142$755	—	—	95,39	92,72	058	065	102	110	2.883	2.712	404	361	101	090	2.753	2.432	385	335	096	084	054	043	035	094	19
20	Goyaz — Formiga a Goyaz	1:533$830	1:275$257	3:164$037	3:025$886	—	—	1:580$147	1.750$629	199,31	236,56	045	037	106	131	3.730	3.334	575	558	143	139	7.452	7.877	1.149	1.321	287	330	116	149	118	217	20
21	Goyaz — Araguary a Catalão	1:748$205	455$132	3:201$001	804$791	—	—	1:453$700	349$659	183,62	176,82	050	065	184	199	6.270	3.857	1.302	1.602	348	400	11.530	6.820	2.557	2.833	639	708	089	105	207	210	21
22	Paraná	15:097$093	14:394$232	6:898$607	4:793$159	8:198$486	9:601$073	—	—	45,68	33,29	014	052	115	131	6.090	6.892	540	596	152	234	2.783	2.205	233	168	069	078	021	020	052	017	22
23	D. Thereza Christina	1:373$801	1:577$912	2:600$824	2:526$006	—	—	1:202$023	948$194	194,10	160,08	011	016	082	138	1.986	2.233	220	316	098	079	3.856	3.583	427	506	194	118	029	030	224	234	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	5:902$805	5:511$803	3:923$223	3:561$057	2:630$577	1:977$236	—	—	55,73	64,32	052	053	058	070	3.523	3.161	370	348	110	104	1.933	2.033	206	224	061	066	018	019	038	052	24
25	Itapura a Corumbá	1:222 052	1:924$022	5:086$354	4:755$718	—	—	3:863$302	2:831$696	416,02	422,00	016	054	176	078	1.894	1.862	209	419	057	148	7.882	4.409	1.122	903	280	248	165	202	881	159	25
26	Guaxupé a Itiguassú (b)	2:468$100	—	2:628$778	—	—	—	160$078	—	106,72	—	052	—	142	—	3.050	—	535	—	134	—	3.265	—	571	—	142	—	061	—	216	—	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																															
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	1:604$784	1:473$206	1:417$297	1:468$979	187$487	—	—	13$683	88,31	99,49	051	054	196	173	3.505	3.745	825	850	206	214	3.094	3.778	729	864	182	216	047	059	236	215	28
29	Recife a Limoeiro e ramal	8.749$303	8:120$744	5.512$309	4:844$351	3:236$964	3:276$390	—	—	63,00	59,65	039	037	108	101	5.163	4.108	270	282	077	141	3.253	2.928	174	168	045	084	023	024	067	064	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	3:216$026	2:370$586	3:301$347	2:590$468	—	—	85$321	222$882	102,60	111,42	058	054	114	194	4.197	3.782	606	710	174	171	4.309	4.315	714	817	178	200	087	099	110	153	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	1:231$520	1:490$734	2:473$280	2:209$900	—	—	1:241$760	701$226	200,83	149,72	063	062	106	064	3.175	3.431	1.314	323	328	081	6.809	5.038	2.637	474	659	118	129	083	238	076	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	7:607$714	6:217$070	4:855$841	4:017$151	2:809$873	1.600$219	—	—	62,70	74,20	049	051	097	078	5.572	4.197	979	—	—	—	3.494	3.414	614	—	—	—	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	1:082$403	918$907	3:637$178	3:890$234	—	—	2:554$710	2:971$327	336,00	423,33	059	064	173	176	4.401	4.245	233	233	058	058	4.972	5.271	783	988	19[illegible]	247	105	129	656	905	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	2:577$177	2:252$134	3:602$138	3.645$605	—	—	1:025$261	1:393$531	139,78	161,58	057	058	169	154	3.477	3.030	970	893	242	224	4.861	4.915	1.356	1.444	339	363	181	256	151	179	34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	5:121$861	4:299$481	4:088 708	3:985$044	1:033$153	364$437	—	—	79,73	91,52	054	062	110	107	3.400	3.056	115	405	101	101	2.741	2.767	333	371	083	093	025	036	102	113	35
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	4:320$221	2:436$078	3:895$901	3:012$733	430$320	—	—	576$655	90,05	123,67	060	064	100	128	2.732	1.626	453	280	113	069	2.462	2.011	407	345	101	085	052	050	154	102	36
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	1:579$400	1:560$421	2:540$400	2:209$354	—	—	970$000	290$933	161,42	147,14	057	056	235	261	3.077	4.533	1.234	—	349	—	7.089	6.674	2.200	—	550	—	151	—	305	—	37
38	Leopoldina Railway — Norte	44:514$219	37:022$317	23:852$368	20:040$109	15:661$851	11:582$208	—	—	61,81	60,21	023	—	142	—	3.177	2.012	237	—	059	—	2.059	2.045	153	—	039	—	024	—	051	—	38

(a) Ver nota (a) do quadro n. 22.
(b) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

Numero de ordem	Designação das estradas	Por kilometro trafegado: Receita do trafego 1912	Receita do trafego 1911	Despeza do custeio 1912	Despeza do custeio 1911	Saldo 1912	Saldo 1911	Deficit 1912	Deficit 1911	Relação por cento da despeza de custeio para a receita do trafego 1912	1911	Productos médios em réis por kilometro: De um passageiro 1912	1911	De uma tonelada de mercadoria 1912	1911	Receita do trafego em réis por kilometro: Trem em 1912	1911	Vehiculo em 1912	1911	Eixo em 1912	1911	Despeza do custeio em réis por kilometro: Trem em 1912	1911	Vehiculo em 1912	1911	Eixo em 1912	1911	Custo total em réis do transporte por kilometro de: Um passageiro em 1912	1911	Uma tonelada mercadoria em 1912	1911	Numero de ordem
39	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	4:074$544	3:213$013	4:532$230	3:919$726	—	—	457$936	[illegible]	149,31	129,86	065	064	179	233	4.372	3.301	551	808	212	232	4.823	3.990	938	976	234	488	071	087	183	272	39
40	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	4:350$319	4:135$801	3:144$220	3:015$473	1:206$099	1:120$331	—	—	71,20	72,91	077	085	558	541	6.570	5.902	1.572	1.579	323	789	4.744	4.303	1.125	1.151	283	575	062	083	382	304	40
41	Corcovado	21:521$536	19:709$466	16:559$555	16:753$125	4:961$981	2:956$341	—	—	76,91	85,00	425	390	—	—	4.913	4 671	4.913	4.671	2.456	2.335	3.780	3 971	3.780	3.971	1.890	1.985	331	336	—	—	41
42	Rezende á Bocaina	1:052 123	1:001$202	1:142$187	1:515$553	—	—	390$064	[illegible]	137,07	151,25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal	1.653$750	1:068$007	1:720$937	1:732$750	—	—	67$187	[illegible]	104,06	162,24	—	—	—	—	2.774	2.053	—	—	—	—	2.887	3.332	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy	232:827$220	211:501$390	144:049$631	120:730$066	88:777$530	84:771$324	—	—	61,89	59,91	033	037	113	130	11.042	11.572	479	524	162	190	6.813	6.933	296	314	100	114	033	039	072	076	44
45	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	7:422$783	6:030$813	3:587$584	3:567$090	3:835$199	2:513$723	—	—	48,33	58,66	057	038	091	091	4.190	3.718	474	433	118	108	2.170	2.181	220	254	057	033	010	018	053	054	45
46	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	6:053$933	4:791$106	3:722$011	3:309 318	3:231 922	1:481$701	—	—	53,52	70,32	041	040	053	064	3.075	2.253	564	423	141	105	1.646	1.655	302	297	075	074	023	019	027	053	46
47	Baurú a Itapura	2:083$983	1:030$057	2:083$077	2:062$103	—	—	304$074	[illegible]	111,32	132,03	043	042	113	091	4.101	2 226	772	503	209	125	4.596	3.677	836	665	233	161	042	057	111	114	47
48	Rio Claro	15:093$405	12:005$031	8:215$505	6:706$878	6:877$900	6:289$103	—	—	54,43	51,61	039	039	090	093	4.768	5.043	196	198	091	099	2.590	2.602	107	102	040	051	014	014	052	057	48
49	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e Ramal	10:446$777	8:558$081	7:807$401	6:934$730	2:639$376	1:617$312	—	—	74,73	80,80	045	042	095	100	3.083	2.775	419	414	112	103	2.304	2.242	335	335	087	087	021	025	076	079	49
50	Mogyana — Jaguára a Araguary	4:672$039	3:847$277	4:457$349	4:054$522	215$500	—	—	[illegible]	95,38	105,38	013	033	080	036	2.510	2.056	453	370	113	092	2.394	2.177	432	390	108	097	031	038	074	088	50
51	Quarahim a Itaquy	2.289$265	2:304$749	2:361 025	2:375$362	—	19$387	72$760	—	103,17	99,20	070	079	035	083	4.265	3.846	488	481	150	112	4 504	3.780	503	476	164	112	059	056	057	036	51
52	S. Paulo-Rio Grande — Itararé a Uruguay	3:530$169	2:807$168	4:022$212	2:940$204	—	—	442$043	[illegible]	112,35	101,00	042	048	063	079	3 603	4.192	253	313	063	076	4.048	4.263	284	318	071	159	043	048	104	099	52
53	S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	1:877$473	2:084$175	2:778$309	2.633$405	—	—	900$836	[illegible]	147,98	126,52	046	053	069	090	2.418	2.970	471	480	129	240	3.578	3.531	696	603	191	304	071	060	125	135	53

SUBSTITUIÇÃO DO MATERIAL PERMANENTE E DO TELEGRAPHO

Quadro n. 27

Numero de ordem	Designação das estradas	Trilhos: Aço: Duração annual média	Trilhos: Aço: Extensão total dos substituidos	Trilhos: Ferro: Duração annual média	Trilhos: Ferro: Extensão total dos substituidos	Accessorios de trilhos: Chapas de junção: Duração annual média	Chapas de junção: Quantidade	Parafusos: Duração annual média	Parafusos: Quantidade	Grampos: Duração annual média	Grampos: Quantidade	Tire-fonds	Talhas: Quantidade	Corações: Duração annual média	Corações: Quantidade	Dormentes: Madeira: Duração annual média	Dormentes: Madeira: Quantidade	Dormentes: Aço: Duração annual média	Dormentes: Aço: Quantidade	Postes: Duração annual média	Postes: Quantidade	Fios: Duração annual média	Fios: Quantidade	Isoladores: Duração annual média	Isoladores: Quantidade	Apparelhos: Telegraphicos: Duração annual média	Apparelhos: Telegraphicos: Quantidade	Apparelhos: Telephonicos: Duração annual média	Apparelhos: Telephonicos: Quantidade	Lastro: Pedra quebrada	Lastro: Ordinario	Numero de ordem
			Metros																				Metros							M3	M3	
	I — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																															
1	Madeira-Mamoré	—	36	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25.631	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
2	Rêde Ceará-Piauhy. Baturité	20	569	—	—	20	110	8	11.005	5	112.741	—	6	9	3	10	35.128	—	—	—	—	20	2.500	15	139	—	3	—	—	—	48,002	2
3	Rêde Ceará-Piauhy. Sobral	25	4.005	—	—	5	1.202	5	4.530	5	9.289	—	—	—	—	10	16.757	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37,253	3
4	Central do Rio Grande do Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
5	Great-Western. Natal a Itamatahy	—	16	—	—	—	30	—	4.405	—	59.520	—	—	2	—	2	27.820	—	—	—	5	—	—	—	62	—	—	—	—	—	2,597	5
6	Great-Western. Conde d'Eu	—	130	—	—	—	14	—	5.316	—	28.448	—	1	2	—	—	17.070	—	—	—	32	—	—	—	293	—	—	—	—	—	1,921	6
7	Great-Western. Recife a S. Francisco	—	385	—	—	—	368	—	21.827	—	3.441	—	—	—	—	—	15.155	—	—	—	24	—	—	—	187	—	—	—	—	—	3,173	7
8	Great-Western. Central de Pernambuco	—	99	—	—	—	991	—	7.537	—	30.881	—	1	—	—	—	12.636	—	—	—	22	—	—	—	63	—	—	—	—	—	7,447	8
9	Great-Western. Sul de Pernambuco	—	171	—	—	—	186	—	5.123	—	19.075	—	—	—	—	—	28.091	—	—	—	62	—	—	—	475	—	—	—	—	—	5,392	9
10	Great-Western. Central de Alagôas e ramal	—	38	—	—	—	504	—	5.253	—	21.500	—	—	—	—	1	12.040	—	—	—	60	—	—	—	400	—	—	—	—	—	1.755	10
11	Great-Western. Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	723	—	4.107	—	10.543	—	—	—	—	—	8.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
12	Great-Western. Paulo Affonso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.017	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	6,073	12
13	Rêde Bahiana. Alagoinhas a Propriá	12	170	—	—	8	2.258	5	4.371	10	9.293	—	—	—	—	—	6	1.655	—	—	28	—	—	—	110	—	—	—	—	—	4,560	13
14	Rêde Bahiana. S. Francisco	12	226.730	5	31.050	8	47.167	5	102.849	10	16.608	—	15	28	15	28	4	149.349	—	—	10	11	10	12.615	3	335	—	—	—	—	40,199	14
15	Rêde Bahiana. Central da Bahia	—	—	22	48	17	1 643	9	13.495	16	17.556	—	—	—	—	—	—	35.974	—	—	—	—	—	k 17,5	—	50	—	—	—	—	—	344,522	15
16	Central do Brazil	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	186	—	224.140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16
17	Rio de Ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
18	Rêde Sul Mineira	—	68.000	—	—	—	28.549	—	105.230	—	332.838	1.588	14	32	—	16	—	249.719	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6,391	402,846	18
19	Oeste de Minas	—	2.048	—	—	—	7.218	—	70.072	—	208.410	949	—	—	—	—	—	105.975	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,345	108,340	19
20	Goyaz. Formiga a Goyaz	—	360	—	—	—	5	—	583	—	2.898	—	—	—	—	—	—	24 806	—	—	—	55	—	—	—	37	—	8	—	—	—	35,016	20
21	Goyaz. Araguary a Catalão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.868	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26,080	21
22	Paraná	—	78.293	—	—	—	2 299	—	40.235	—	150.792	—	—	4	—	4	—	44 .069	—	—	—	222	—	k 202	—	297	—	—	—	58	32,209	22
23	D. Thereza Christina	—	875	—	—	15	1.830	15	7.486	15	32.106	3.131	—	—	—	—	8	19.257	—	—	5	80	—	—	5	65	—	—	—	—	9,490	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	25	11.022	—	—	20	10.658	10	168.765	10	196.651	146.650	1.500	6	10	3	12	74.197	25	8.049	10	207	20	1.800	15	640	—	—	—	—	1,466	123,471	24
25	Itapura a Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.000	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,093	25
26	Guaxupé a Itiguassú *(a)*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																															
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	16	45	—	—	—	—	16	42	16	1.723	—	—	—	—	—	12	4.552	—	—	12	46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
29	Recife a Limoeiro e ramal	—	189	—	—	—	1.430	—	21.220	—	45.0 2	—	14	3	—	4	—	46 030	—	—	—	17	—	—	—	203	—	—	—	—	5,431	29
30	Victoria a Minas. Victoria á Itabira	—	240	—	—	—	119	—	10.370	—	39.918	11.600	—	2	—	2	5	46.667	—	—	—	1.839	—	—	—	418	—	—	—	—	2,703	75,523	30
31	Victoria a Minas. Curralinho á Diamantina	—	20	—	—	—	12	—	81	—	10.599	—	—	—	—	—	—	2.572	—	—	—	21	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	31
32	Leopoldina Railway. Leopoldina e ramal	—	1.035	—	—	—	710	—	12.207	—	101.898	—	4	4	—	2	—	52.437	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	315	64,893	32
33	Leopoldina Railway. Sumidouro	—	1.398	—	—	—	1.073	—	5.877	—	11.990	—	—	—	—	—	—	10.280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
34	Leopoldina Railway. Barão de Araruama (Prolongamento)	—	90	—	—	—	12	—	1.879	—	26.814	—	—	—	—	—	—	9.000	—	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	34
35	Leopoldina Railway. Carangola e ramaes	—	703	—	—	—	71	—	7.471	—	71.366	—	—	—	—	—	—	30.831	—	—	—	—	—	k 14,0	—	6	—	2	—	50	25,512	35
36	Leopoldina Railway. Santo Eduardo a Itapemirim	—	57	—	—	—	1	—	17	—	8.631	—	—	—	—	—	—	4.077	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	36
37	Leopoldina Railway. Central de Macahé	—	163	—	—	—	236	—	2.858	—	22.310	—	—	—	—	—	—	6.882	—	—	—	—	—	k 3,0	—	2	—	2	—	—	—	37
38	Leopoldina Railway. Norte	—	36	—	—	—	52	—	3.600	—	6.830	—	—	1	—	1	—	9.232	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	263	157	38
39	Leopoldina Railway. Sul do Espirito Santo	—	112	—	—	—	254	—	33.302	—	1.286	—	—	—	—	—	—	18.290	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,614	37,616	39
40	Leopoldina Railway. Caravellas e ramal	—	1.290	—	—	—	44	—	8.307	—	16.440	—	—	—	—	—	—	7.427	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	40

(a) Faz parte da Rêde Sul Mineira e está a cargo da Mogyana.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS		TRILHOS				ACCESSORIOS DE TRILHOS							LHAS	CORAÇÕES		DORMENTES				POSTES		FIOS		ISOLADORES		APPARELHOS				LASTRO		NUMERO DE ORDEM
			Aço		Ferro		Chapas de juncção		Parafusos		Grampos		Tire-fond	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Madeira		Aço		Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Telegraphicos		Telephonicos		Pedra quebrada	Ordinario	
			Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Extensão total dos substituidos	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade					Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade							Duração annual média	Quantidade	Duração annual média	Quantidade			
				Metros		Metros																		Metros							M3	M3	
41	Corcovado		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Rezende á Bocaina		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy		20	15.938	—	—	—	11.250	16	38.645	20	—	—	79	—	97	—	65.601	—	—	—	—	6	77.750	10	2.247	—	—	—	—	56.661	—	44
45	Sorocabana e Ituana	Capão Bonito a Salto Grande	—	240	—	—	—	390	—	36.247	—	80.559	—	2	—	2	—	57.326	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	30	3,600	45
46		Tatuhy a Itararé	23	43.105	—	—	23	8.448	—	63.540	—	135.260	—	48	—	10	6	35.588	—	—	—	70	—	—	—	3.000	—	—	—	—	2.350	1,000	46
47	Baurú a Itapura		—	1.850	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47.609	—	—	—	2.903	—	2.146	—	1.434	—	—	—	—	—	10,512	47
48	Rio Claro		—	92.178	—	—	—	19.806	—	69.696	—	285.999	—	24	—	—	—	84.979	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48,465	47,005	48
49	Mogyana	Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	—	2.706	—	—	—	7.260	—	32.705	—	108.693	—	14	—	14	5	45.945	—	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—	—	6.175	—	49
50		Jaguára a Araguary	—	198	—	—	—	665	—	14.150	—	131.682	—	—	—	—	5	57.093	—	—	—	—	—	—	—	240	—	—	—	—	1.500	—	50
51	Quarahim a Itaquy		—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12.613	—	—	—	100	—	—	—	47	—	2	—	—	—	4,010	51
52	São Paulo-Rio Grande	Itararé a Uruguay	10	3.429	—	—	10	10.645	10	26.323	10	205.369	—	—	—	—	10	80.658	—	—	—	1.532	—	—	—	—	—	—	—	—	30,365	153,158	52
53		Linha de S. Francisco	—	—	—	—	—	205	—	2.380	—	15.749	—	—	—	—	—	15.376	—	—	4	55	4	k 1,0	8	35	—	—	—	—	1,588	4,654	53

Quadro n. 28

DENTES

Número de ordem	Designação das estradas	Collisões	Descarrilamentos: Por animaes na linha	Descarrilamentos: Por outros motivos	Descarrilamentos: Diversos	Material rodante deteriorado: Locomotivas	Material rodante deteriorado: Vehículos	Pessoas mortas: Viajantes, por culpa da estrada	Pessoas mortas: Viajantes, por culpa de terceiros	Pessoas mortas: Empregados, por culpa da estrada	Pessoas mortas: Empregados, por culpa propria	Pessoas mortas: Empregados, por culpa de terceiros	Pessoas mortas: Estranhos, por culpa da estrada	Pessoas mortas: Estranhos, por culpa propria	Pessoas mortas: Estranhos, por culpa de terceiros	Pessoas mortas: Total das pessoas mortas	Pessoas feridas: Viajantes, por culpa da estrada	Pessoas feridas: Viajantes, por culpa propria	Pessoas feridas: Viajantes, por culpa de terceiros	Pessoas feridas: Empregados, por culpa da estrada	Pessoas feridas: Empregados, por culpa propria	Pessoas feridas: Empregados, por culpa de terceiros	Pessoas feridas: Estranhos, por culpa da estrada	Pessoas feridas: Estranhos, por culpa propria	Pessoas feridas: Estranhos, por culpa de terceiros	Pessoas feridas: Total das pessoas feridas	Número de ordem
	UNIÃO																										
1	Madeira-Mamoré	—	—	—	37	7	19	—	—	—	1	—	—	1	—	2	—	1	—	—	1	—	—	1	—	3	1
2	Rêde Ceará Piauhy — Baturité	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	2
3	Rêde Ceará Piauhy — Sobral	—	—	31	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	3	3
4	Central do Rio Grande do Norte	—	—	1	—	1	10	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	33	—	—	—	33	4
5	Great-Western — Natal a Itamatahy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	5
6	Great-Western — Conde d'Eu	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	6
7	Great-Western — Recife a S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	3	—	—	6	—	9	7
8	Great-Western — Central de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	7	—	3	—	—	2	—	—	10	—	15	8
9	Great-Western — Sul de Pernambuco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	7	—	—	—	—	5	—	—	—	—	5	9
10	Great-Western — Central de Alagôas e ramal	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	10
11	Great-Western — Ribeirão a Cortez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
12	Great-Western — Paulo Affonso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12
13	Rêde Bahiana — Alagoinhas a Propriá	—	1	12	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2	13
14	Rêde Bahiana — S. Francisco	3	2	209	41	1	17	1	—	1	3	—	—	2	—	13	1[illegible]	—	—	16	—	—	4	—	—	32	14
15	Rêde Bahiana — Central da Bahia	1	—	7	2	8	65	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	15
16	Central do Brazil	7	—	10	—	13	24	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	59	16
17	Rio do Ouro	—	—	12	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	17
18	Rêde Sul Mineira	1	98	3	—	3	5	—	—	—	2	—	—	1	—	4	—	2	—	2	—	—	—	—	—	4	18
19	Goyaz — Formiga a Goyaz	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19
20	Goyaz — Araguary a Catalão	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
21	Paraná	—	2	8	—	3	6	—	—	—	1	—	—	4	—	6	—	5	—	—	7	—	—	—	—	12	21
22	D. Thereza Christina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
23	Oeste de Minas	11	2	91	82	45	45	—	—	2	—	—	—	3	—	5	—	—	—	6	5	—	—	6	—	17	23
24	Viação Ferrea do Rio Grande do Sul	11	8	28	—	13	81	—	—	3	7	—	—	8	—	18	—	2	—	10	17	2	1	17	—	49	24
25	Itapura a Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
26	Guaxupé a Itiguassú (Rêde Sul Mineira)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26
	II — CONCEDIDAS PELA UNIÃO																										
27	Alcobaça á Praia da Rainha	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
28	Caxias a Cajazeiras	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
29	Recife a Limoeiro e ramaes	1	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	6	—	7	—	1	—	—	—	—	—	5	—	6	29
30	Victoria a Minas — Victoria á Itabira	—	—	28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	30
31	Victoria a Minas — Curralinho á Diamantina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
32	Leopoldina Railway — Leopoldina e ramal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32
33	Leopoldina Railway — Sumidouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
34	Leopoldina Railway — Prolongamento da Barão de Araruama	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4	34
35	Leopoldina Railway — Carangola e ramaes	—	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	35
36	Leopoldina Railway — Santo Eduardo a Itapemirim	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
37	Leopoldina Railway — Central de Macahé	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	Collisões	DESCARRILAMENTOS			MATERIAL RODANTE DETERIORADO		PESSOAS MORTAS									PESSOAS FERIDAS									NUMERO DE ORDEM
			Por animaes na linha	Por outros motivos	Diversos	Locomotivas	Vehiculos	Viajantes por culpa da estrada	Viajantes por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpa de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa de terceiros	Total das pessoas mortas	Viajantes, por culpa da estrada	Viajantes, por culpa propria	Viajantes, por culpa de terceiros	Empregados, por culpa da estrada	Empregados, por culpa propria	Empregados, por culpas de terceiros	Estranhos, por culpa da estrada	Estranhos, por culpa propria	Estranhos, por culpa do terceiros	Total das pessoas feridas	
38	Leopoldina Railway — Norte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
39	Leopoldina Railway — Sul do Espirito Santo	—	—	15	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	39
40	Leopoldina Railway — Caravellas e ramal	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	40
41	Corcovado	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
42	Rezende a Bocaina	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
43	Bananal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
44	Santos a Jundiahy	—	—	—	1	—	—	—	—	—	9	—	—	5	—	15	—	1	—	—	24	—	—	5	—	30	44
45	Sorocabana e Ituana — Capão Bonito a Salto Grande	2	—	27	6	13		—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	—	1	—	—	—	1	—	12	45
46	Sorocabana e Ituana — Tatuhy a Itararé	—	1	18	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	46
47	Baurú a Itapura	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	47
48	Rio Claro	—	—	43	—	11	10	—	—	—	—	3	—	—	—	4	—	6	—	—	—	10	—	1	—	17	48
49	Mogyana — Ribeirão Preto a Jaguára e ramal	—	—	0	4	2	8	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	1	1	—	—	4	—	5	—	11	49
50	Mogyana — Jaguára a Araguary	—	—	2	3	2	5	—	—	—	3	—	—	2	—	5	—	—	—	2	—	—	2	—	—	4	50
51	Quarahim a Itaquy	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	51
52	S. Paulo-Rio Grande — Itararé ao Uruguay	1	—	14	—	1	4	—	—	—	1	1	—	—	—	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	52
53	S. Paulo-Rio Grande — Linha de S. Francisco	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53

QUADRO N. 29

PARTE I

PARTE I

Legislação Geral das Estradas de Ferro do Brazil

DECRETO N. 101 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1835

(Poder Legislativo)

O Regente, em nome do Imperador, o Sr. D. Pedro II, ha por bem sanccionar, e manda que se execute a resolução seguinte da Assembléa Legislativa:

Art. 1.° O Governo fica autorizado a conceder a uma ou mais companhias, que fizerem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Geraes, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilegio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de generos e de passageiros.

Art. 2.° Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre estas fôr construida, fica a companhia obrigada a construir outras em tudo iguaes ás que existem, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art. 3.° O Governo poderá conceder a estas companhias os privilegios concedidos á do Rio Doce nos arts. 5°, 6°, 7°, 9° e 13 do decreto de 17 de setembro do corrente anno, em tudo quanto fôr applicavel.

Art. 4.° As companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

§ 1.° Não receber por transporte de arroba de peso mais de 20 réis por legua, nem por passageiro mais de 90 réis.

§ 2.° Dirigir a estrada pelas cidades e villas que o Governo designar, podendo em tudo o mais dar a direcção que lhe parecer melhor.

§ 3.° Começar a estrada no prazo de dous annos a contar do dia em que concluirem o contracto com o Governo e a fazer cada anno pelo menos cinco leguas de estradas.

§ 4.° Ficar sujeitas a multas e comminações em que deverão incorrer, conforme o Governo estipular, por faltarem a qualquer das condições declaradas nos paragraphos antecedentes.

Art. 5.° Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

Antonio Paulino Limpo de Abreu, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Justiça e encarregado interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 31 de outubro de 1835, 14° da Independencia e do Imperio. — *Diogo Antonio Feijó.* — *Antonio Paulino Limpo de Abreu.*

LEI N. 641 — DE 26 DE JUNHO DE 1852

Autoriza o Governo para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem.

Hei por bem Sanccionar, e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1.° O Governo fica autorizado para conceder a uma ou mais companhias a construcção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das provincias de Minas Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Esta concessão comprehenderá o privilegio do caminho de ferro por um prazo que não excederá a 90 annos, contados da incorporação da companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes:

§ 1.° A companhia emprezaria terá o direito de desapropriar, na fórma da lei, o terreno de dominio particular que for necessario para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente, para o mesmo fim, concedidos os terrenos devolutos e nacionaes e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnizações que forem de direito.

§ 2.° O Governo poderá conceder o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, para a construcção do caminho de ferro.

§ 3.° Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma con-

strucção, bem como, durante um prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a companhia em suas officinas e custeio da estrada.

§ 4.º Durante o prazo do privilegio não se poderá conceder outros caminhos de ferro que fiquem dentro da distancia de cinco leguas tanto de um como de outro lado e na mesma direcção deste, salvo se houver acôrdo com a companhia.

§ 5.º Durante o mesmo privilegio, a companhia terá direito a perceber os preços de transporte, que forem fixados pelo Governo em uma tabella organizada de accôrdo com a companhia, cujo maximo não excederá o custo actual das conducções.

§ 6.º O Governo garantirá á companhia o juro até 5 % do capital empregado na construcção do caminho de ferro, ficando ao mesmo Governo a faculdade de contractar o modo e tempo do pagamento deste juro.

§ 7.º Para o embolso dos juros despendidos pelo Thesouro Nacional estabelecerá o Governo uma escala de porcentagem, que começará a receber logo que a companhia tiver feito dividendo de 8 %, pelo menos.

§ 8.º Fixará o Governo, de accôrdo com a companhia, o maximo de dividendos, dado o qual, terá logar a reducção nos preços da tabella de transporte.

§ 9.º A companhia se obrigará a não possuir escravos, a não empregar no serviço da construcção e custeio do caminho de ferro senão pessoas livres que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional e sendo estrangeiro participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

§ 10. A companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com estatutos approvados pelo Governo.

§ 11. O caminho de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de quaesquer outros que para commodidade publica se abrirem, nem a respectiva companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 12. No contracto o Governo marcará o prazo em que deverá a companhia começar e acabar os trabalhos da construcção do caminho de ferro, comminando uma multa de 4:000$ a 20:000$ na falta de cumprimento em um ou outro caso; e sob pena de ficar sem effeito o mesmo contracto, si a companhia deixar pela segunda vez de começar ou acabar a obra dentro do prazo que de novo fôr marcado.

§ 13. O Governo terá a faculdade de effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, si o julgar conveniente, convencionando-se com a companhia sobre a época e a maneira de o realizar.

§ 14. Por meio dos necessarios regulamentos, e de intelligencia com a companhia, providenciará o Governo sobre os meios de fiscalização, segurança e policia, do caminho de ferro, bem como estatuirá quaesquer outras medidas relativas á construcção, uso, conservação e custeio do caminho de ferro, podendo impôr aos infractores penas de multa até 200$, e de prisão até tres mezes, e solicitando do Corpo Legislativo providencia accerca de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sorte da empreza, as garantias do publico e os interesses do Estado.

Art. 2.º Si apparecerem companhias que se proponham a construir caminhos de ferro em quaesquer outros pontos do Imperio, poderá o Governo egualmente contractar com ellas sobre as mesmas bases declaradas no artigo antecedente. Neste caso, porém, serão os respectivos contractos submettidos á aprovação do Corpo Legislativo, afim de resolver sobre a conveniencia das linhas projectadas, a opportunidade das emprezas e a responsabilidade do Thesouro.

Art. 3.º O Governo restituirá a Thomaz Cockrane a quantia de 4:000$ e o respectivo juro de 6 % ao anno, que pagou de multa pela falta de cumprimento do contracto para a construcção da estrada de ferro, que foi reconhecido sem vigor.

Art. 4.º Ficam sem vigor as disposições em contrario.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 23 de junho de 1852, 31º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

Regulamento sobre desapropriação para a construcção de obras e serviços das linhas ferreas.

DECRETO N. 1.664 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1855

Dá regulamento para execução do decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, sobre as desapropriações para a construcção de obras e serviços das estradas de ferro do Brazil.

Hei por bem que, na execução do decreto n. 816, de 10 de julho do corrente anno, que autoriza o Governo a restabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que forem necessarios para a construcção das obras e mais serviços pertencentes á Estrada de Ferro D. Pedro II, e ás outras estradas de ferro do Brazil, e a marcar as regras para indemnização dos proprietarios dos ditos predios e terras, se observe o Regulamento que com este baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855, 34º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Megestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento para a execução da lei n. 816, de 10 de julho do corrente anno.

Art. 1.º As estradas de ferro, autorizadas por lei e decreto do Governo Imperial, não poderão ser executadas pelos emprezarios ou companhias, a quem tiver sido incumbida a sua execução, sem que tenham sido approvadas as respectivas plantas por decreto.

Art. 2.º Pela approvação das plantas por decreto entender-se-hão desapropriados em faver dos emprezarios ou companhias incumbidas da construcção das estradas de ferro, todos os predios e terrenos comprehendidos total ou parcialmente, nos planos e plantas das respectivas estradas, que forem necessarios para a sua construcção, estação, serviço e mais dependencias.

Nenhuma autoridade judiciaria ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação das plantas por decreto.

Art. 3.º O emprezario ou companhia incumbido da construcção da estrada de ferro não tomará posse dos terrenos e predios desapropriados, sem que preceda a respectiva indemnização.

O processo de indemnização será promovido pelos agentes do emprezario ou companhia perante os juizes do Civel, onde os houver, e na falta destes perante os juizes municipaes dos respectivos termos, no caso de não poderem o emprezario ou os directores da companhia convencionar amigavelmente com os proprietarios, ou quando estes forem menores ou interdictos, si seus tutores ou curadores não acceitarem as offertas.

Art. 4.º Para se instaurar o processo perante o juiz do Civel ou municipal, conforme o disposto no artigo antecedente, o emprezario ou agentes da companhia lhe requererão em separado a citação de cada um dos proprietarios e de seus tutores ou curadores, no caso de serem menores, para effeito de nomearem dous arbitros, que com os dous nomeados pelo emprezario ou companhia e com o designado pelo Governo procedam á avaliação do predio ou terreno, sendo que não queiram acceitar a quantia que o emprezario ou agentes da companhia deverão offerecer para essa indemnização.

O requerimento deverá ser instruido com os seguintes documentos: 1º, cópia do decreto que approvou o plano das obras; 2º, cópia da planta especial do terreno ou do predio; 3º, attestado de um engenheiro designado pelo Governo, certificando ser o terreno ou predio, de que se tratar, comprehendido no plano approvado por decreto imperial, e ser exacta a planta que delle se apresentar; 4º, declaração dos dois arbitros que nomearem para com os do proprietario e o designado pelo Governo, procederem á avaliação da indemnização, si a offerta não fôr acceita.

Si se tratar de indemnização de predio urbano, certidão da decima que tiver sido paga no 2º semestre do ultimo anno financeiro, e no caso de não se ter pago decima nesse semestre, por não ser devida, certidão da ultima anterior e da primeira posterior que se houver pago.

A Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II fica dispensada de apresentação do documento de que trata o n. 1 dos processos de indemnização dos predios e terrenos comprehendidos na 1ª secção da referida estrada, contractada pelo Governo Imperial com Mr. E. Price.

Art. 5.º Os proprietarios ou seus tutores ou curadores, a quem fôr feita a citação, serão obrigados, sob pena de revelia, a declarar dentro de cinco dias, depois da citação, si acceitam, ou não, a indemnização offerecida e no caso de não acceitarem, declararão a quantia que pretenderem e nomearão logo dous arbitros que deverão proceder com os do emprezario ou companhia, e o designado pelo Governo, á avaliação da indemnização, si o emprezario e a companhia não se conformarem com o pedido feito pelo proprietario.

Nos casos de revelia o juiz nomeará os arbitros que competeria ao proprietario nomear.

Art. 6.º Os tutores e curadores dos proprietarios, que os tiverem, serão autorizados por simples despacho do juiz de Orphãos a acceitar as offertas de indemnização que acharem uteis a seus tutelados ou curatelados.

Art. 7.º Si o offerecimento do emprezario ou companhia ou pedido do proprietario fôr acceito, recebida por este a quantia, ou depositada si recusar ou não puder recebel-a, o juiz do Civel ou o municipal mandará passar em favor do emprezario ou companhia mandado de posse, que será executado sem embargo de quaesquer embargos e servirá de titulo ao emprezario ou companhia.

Art. 8.º Si nem o offerecimento do emprezario ou companhia, nem o pedido do proprietario for acceito, os arbitros nomeados se reunirão sob a presidencia do juiz a que se refere o art. 3º, no dia e hora fixados por este, e em sua presença farão a avaliação da indemnização devida, observadas as regras dos arts. 12 e 13.

Art. 9.º Feita a avaliação e recebida pelo proprietario a sua importancia, ou depositada si recusar ou não puder recebel-a, mandará o juiz passar mandado de posse na fórma do art. 7º, si as indemnizações não excederem as offertas do emprezario ou companhia, as partes que tiverem recusado pagarão as custas do processo, si, porém, forem superiores, será o emprezario ou companhia condemnado nas custas.

Art. 10. As pessoas que forem nomeadas arbitros pelo emprezario ou companhia ou pelos proprietarios não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos ou tendo algum impedimento dos declarados no art. 8º do decreto n. 806.

Art. 11. Os arbitros, que não forem escusos pelo juiz, e que não comparecerem no dia fixado á avaliação dos predios e terrenos desapropriados, poderão ser compellidos a cumprir o seu dever com a multa até 50$ e prisão até oito dias.

As multas e prisão serão ordenadas pelo juiz, administrativamente, revertendo as multas em favor da respectiva municipalidade.

Art. 12. Para proceder á avaliação

das indemnizações dos terrenos que não forem quintaes das casas sujeitas ao papagamento da decima, os arbitros observarão as seguintes regras:

1.ª As indemnizações não poderão ser em caso algum inferiores ás offertas do emprezario ou agentes da companhia, nem superiores ás exigencias dos proprietarios;

2.ª Si os terrenos ou predios, que houverem de ser desapropriados sómente em parte, ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão ou ficarem privados das serventias necessarias para uso e goso dos terrenos e predios não comprehendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, se assim requererem os seus proprietarios;

3.ª Serão fixadas indemnizações em favor de cada uma das partes, que as reclamarem sob titulos differentes.

No caso de usofructo, porém, uma só indemnização será fixada em attenção ao valor total da propriedade, e o usofructuario e o proprietario exercerão seus direitos sobre a quantia fixada;

4.ª Os arbitros attenderão á localidade, ao tempo, ao valor em que ficar o resto da propriedade, ao damno que provier da desapropriação e a quaesquer outras circumstancias que influam no preço, porém as construcções, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, depois de conhecido o plano das obras e com o fim de elevarem a indemnização, não deverão ser attendidas;

5.ª As partes ou seus procuradores poderão apresentar suas observações resumidamente, e os arbitros poderão ouvir os peritos que julgarem conveniente fazer vistorias nos logares ou delegar para este fim um ou alguns de seus membros.

Art. 13. Para avaliação das indemnizações dos predios sujeitos á decima serão observadas as seguintes regras:

1.ª Nenhuma indemnização poderá ser menor do que o valor de 20 annos do rendimento do predio, devendo ser calculado este rendimento pela decima que houver pago no ultimo semestre immediato áquelle em que houver de verificar-se a desapropriação; e no caso de não ter pago decima neste semestres, pela certidão do que pagou no semestre anterior. Si não houver pago decima no referido semestre, regular-se-á o preço sómente pela ultima decima paga, salvo o caso de se haverem feito no predio obras importantes depois desse pagamento;

2.ª Nenhuma indemnização será levada a maior quantia no que importarem os ditos 20 annos de rendimento calculado pela decima, e mais 10 % dessa importancia, si o referido predio estiver alugado e os proprietarios forem maiores; si, porém, forem menores ou morarem nos predios que tiverem de ser indemnizados, ou forem corporações de mão morta, ou os predios estiverem no ultimo caso da regra 1ª, a indemnização poderá ser elevada até 20 % acima de 20 annos de rendimento calculado pela decima. Si os predios forem de corporações que não paguem decima, ou pertencerem ao Estado, e não estiverem comprehendidos na disposição da 2ª parte do § 1º do art. 1º do decreto de 26 de junho de 1852, a avaliação se fará no primeiro caso, sobre a base do aluguel do predio com porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo a 20 %, e no segundo caso será a avaliação feita por estimativa, precedendo informação de dous engenheiros e dous mestres de obras designados pelo juiz do Civel;

3.ª A indemnização dos predios, que estiverem situados em localidades não sujeitas ao imposto da decima, será feita, segundo a avaliação a que se proceder sobre a base do seu aluguel, com a porcentagem devida, a juizo dos arbitros, não excedendo de 20 %;

4.ª A indemnização daquelles a que por seu destino especial não puderem ser applicadas as regras dos paragraphos anteriores será feita segundo as regras estabelecidas para os terrenos no art. 12.

Art. 14. Os proprietarios dos terrenos e predios, pelos quaes devam passar as estradas de ferro autorizadas pelo Corpo Legislativo e concedidas a emprezarios ou companhias pelo Governo Imperial, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos planos e plantas das estradas.

Os emprezarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios.

Ficou, porém, entendido que terão os ditos proprietarios o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer bemfeitorias que tenham sido destruidas ou damnificadas por esses exames.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento sobre a segurança, policia e conservação das estradas de ferro em trafego.

DECRETO N. 1.930 — DE 26 DE ABRIL DE 1857

Approva o regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, em virtude do § 14 do art. 1º do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852.

Em virtude do § 14 do art. 1º do decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, Hei por bem approvar o regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, o qual, com esta baixa, assignado por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1857, 36º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Majestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

REGULAMENTO

CAPITULO I

Construcção e conservação

Art. 1.º As estradas de ferro servidas por locomotivas, ou sejam administradas pelo Estado, ou por companhias anonymas, ou por qualquer individuo ou corporação, são vias publicas, e como taes sujeitas ás regras geraes da legislação concernentes ao arruamento, esgotos das aguas, edificação lateral, e quaesquer outras na parte em que não forem contrariadas pelas disposições do presente regulamento.

Art. 2.º Qualquer destas estradas será cercada de ambos os lados em toda a sua extensão.

Art. 3.º Na cidade do Rio de Janeiro e nas capitaes das Provincias, até meia legua além do ponto que fôr designado pelo Governo, e dentro das villas atravessadas, se farão cercas ou muros, que não deixem passagem a um homem.

Exceptua-se o caso em que seja indispensavel percorrer longitudinalmente uma rua, porque então será o transito sujeito ás regras especiaes que o Governo julgar conveniente prescrever.

Art. 4.º Fóra dos limites do artigo antecedente far-se-hão vallas ou cercas capazes de vedar a passagem a bois ou cavallos.

Onde se fizerem cercas serão de preferencia as vivas de espinho de qualquer especie, que a administração da companhia mandará dobrar pelo menos uma vez por cada anno, sob as penas impostas nas posturas municipaes da Côrte para os que não cumprem semelhante obrigação em seus terrenos.

Art. 5.º Nas divisas de terreno occupado por uma estrada de ferro ninguem poderá edificar sinão muro ou parede sem porta ou janella; deixar beirada de telhado para parte da estrada de ferro; nem correr para esta as aguas pluviaes que cahirem sobre o mesmo telhado.

Art. 6.º Si a natureza do terreno e a sua orientação tornarem prejudiciaes as edificações lateraes por causa da sombra, a administração da estrada de ferro terá o direito de marcar a maxima altura dos muros, não excedendo de tres braças a minima distancia delles em que poderá qualquer levantar predios ou plantar arvores de grande crescimento.

Do juizo da administração, quando offender a propriedade de alguem, haverá recurso para o juizo arbitral, e da decisão deste para o Governo na Côrte e para os presidentes nas Provincias.

Art. 7.º Sempre que qualquer pessoa tiver de edificar muro ou parede nas divisas da estrada de ferro, compete á administração desta marcar o arruamento.

Art. 8.º As disposições dos arts. 5º e 6º não vedam a conservação dos predios anteriormente existentes.

Comtudo, quando estes se houverem de reedificar, terá a administração da estrada o mesmo direito que compete ás Camaras Municipaes para regularizar as construcções.

Art. 9.º As referidas disposições são sómente applicaveis ás estradas propriamente ditas.

As estações, os armazens e mais dependencias ficam sujeitas ao direito commum em relação aos visinhos confrontantes.

Art. 10. As estradas de ferro não poderão impedir a navegação dos rios ou canaes, nem a circulação de quaesquer vias publicas, que de facto prestassem servidão ao tempo da concessão de qualquer estrada de ferro, ou de outras, que para o futuro, se abrirem, satisfeitas, porém, as clausulas dos artigos seguintes.

Art. 11. As pontes ou viaductos sobre os rios e canaes terão a capacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada, podendo, porém, ser obrigados os donos dos barcos a arriar os mastros, si assim o exigir a altura das pontes, que serão fixas.

Art. 12. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos, existentes ao tempo da concessão, podem ser superiores, inferiores, ou, quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, ao nivel, construindo-se, porém, por conta da companhia ou pessoa a quem pertencer a estrada de ferro, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com signaes e guardas que forem precisos para os portões durante o dia e a noite. Terá neste caso a administração da estrada o direito de alterar a direcção das ditas ruas ou caminhos publicos, com o fim de melhorar os cruzamentos, ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e salva a disposição do § 11 do art. 1º da lei de 26 de junho de 1852.

Art. 13. As vias publicas, que se abrirem depois da concessão de uma estrada de ferro, poderão atravessal-a superior ou inferiormente ou quando fôr absolutamente indispensavel ao nivel, comtanto que não lhe interponham o onus das obras necessarias nem qualquer outra despeza.

Os cruzamentos ao nivel não poderão estabelecer-se sem o consentimento expresso da administração da estrada de ferro, de cujas decisões haverá o recurso do art. 6º.

Art. 14. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos do viaducto, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior, ouvindo sempre a administração da estrada de ferro.

Art. 15. Si o cruzamento fôr de duas estradas de ferro, a de mais moderna concessão ficará sujeita aos mesmos onus que as estradas ordinarias novamente abertas.

Art. 16. Em todos os cruzamentos de nivel haverá portões de um e outro lados.

Nos cruzamentos com as estradas publicas fecharão habitualmente a estrada

de ferro, abrindo-se sómente para darem passagem aos comboios.

Serão construidos e collocados de modo que fechem a estrada publica até a passagem dos comboios, apenas fôr avistado ou esperado qualquer trem.

Art. 17. Nos cruzamentos de caminhos de uso particular serão assentados sobre estes os portões ou cancellas, abrindo-se para a parte dos terrenos a que derem communicação.

Art. 18. A administração da estrada de ferro poderá recusar passagem sobre os trilhos, quando assim julgar conveniente, a particulares, e fechar as que tiver concedido, comtanto que pague as devidas indemnizações, ou compre os terrenos privados da servidão.

Da recusa, porém, permittida neste artigo haverá o recurso do art. 6º, com effeito suspensivo.

Art. 19. Sempre que uma estrada de ferro seguir ou cruzar ao nivel uma rua ou estrada ordinaria, os carris não poderão ter mais de uma pollegada de altura sobre o chão da rua; em taes circumstancias se farão rampas lateraes, subindo ou descendo, as quaes nunca terão maior declive de que 5 %, podendo, todavia, ter declive inferior a 5 %, uma vez que o seu comprimento não exceda a cinco braças.

Art. 20. A administração de uma estrada de ferro não será obrigada a dar esgoto ao leito da estrada ou valletas lateraes.

Os donos dos terrenos contiguos não poderão embaraçar o mesmo esgoto, nem vedar que, para conserval-o, se façam em seus terrenos as obras necessarias.

Os que interceptarem ou destruirem qualquer destes esgotos, além de restabelecel-o á sua custa, soffrerão a multa de 20$000.

Art. 21. Quando o leito da estrada fôr superior aos terrenos lateraes, a administração providenciará para que nos ditos terrenos não fiquem estagnadas mais aguas do que antes de construir-se a estrada de ferro.

Os interessados poderão compellir civilmente a administração da estrada de ferro ao cumprimento deste preceito.

Art. 22. Sendo os carris assentados em aterro, nenhuma excavação se poderá fazer em distancia menor do que a altura do aterro, contada esta distancia do pé do talude.

Exceptuam-se os aterros de 30 palmos e dahi para cima, para os quaes a minima distancia das excavações poderá ser sempre de 30 palmos.

Penas: multa de 50$, além da obrigação de obstruir as excavações.

Art. 23. A menos de 50 braças de distancia de cada um dos carris exteriores da estrada de ferro ninguem poderá depositar materias inflammaveis, nem construir casas cobertas de sapé, folhas de palmeira, casca de páo ou de qualquer substancia inflammavel.

As que já existirem serão reformadas ou mudadas mediante indemnização.

Os infractores não terão direito a reclamação alguma, em caso de incendio ou explosão produzida por faiscas da fornalha da machina, e serão responsaveis civil e criminalmente pelo damno causado por taes incendios ou explosões.

Art. 24. Exceptuam-se das regras precedentes os depositos provisorios de productos agricolas no tempo da colheita.

Ainda neste caso, porém, incumbe aos donos acautelar-se contra o incendio casual produzido pelas faiscas da fornalha da locomotiva, não podendo por tal motivo ter direito a indemnização alguma.

Art. 25. A administração da estrada de ferro fará derribar as mattas, ou arvores que houver em terrenos devolutos, na distancia de 10 braças de um a outro lado da estrada.

Quando os terrenos forem occupados por particulares, procurará entender-se amigavelmente com estes, recorrendo á desapropriação, si não quizerem chegar a accôrdo.

Art. 26. E' prohibido:

1.º Fazer cavas em logares de onde as chuvas possam levar as terras para as valletas de esgoto da estrada de ferro;

2.º Atulhar as valletas por qualquer modo;

3.º Encaminhar para a estrada de ferro aguas pluviaes ou quaesquer outras;

4.º Vedar de qualquer modo o escoamento da estrada de ferro;

5.º Depositar materiaes ou outros objectos quer na estrada de ferro, quer em logares de onde possam correr ou rodar para ella;

6.º Plantar arvores, cujas ramagens cubram qualquer porção do recinto da estrada de ferro;

7.º Deixar animaes mortos á flor da terra a menos de 100 braças de distancia dos trilhos exteriores.

Penas: multa de 50$ e obrigação de reparar o damno causado.

Art. 27. E' tambem prohibido, e se reputará crime, ainda que do damno causado não resulte desastre:

1.º Introduzir de proposito animaes dentro do terreno occupado pela estrada de ferro;

2.º Cortar as cercas para lenha ou para qualquer fim, sem que seja na época de dobral-as, e sempre em presença de um guarda da estrada;

3.º Arrancar a grama ou outras plantas dos taludes;

4.º Derribar os postes e marcos;

5.º Destruir no todo ou em parte qualquer obra pertencente á estrada de ferro.

Penas: multa de 100$ além do mais em que incorrerem segundo o Codigo Criminal.

Art. 28. Não estando murados ou edificados os terrenos lateraes á estrada de ferro, poderá a administração desta por occasião de reparos depositar temporariamente materiaes nos ditos terrenos e tirar os de que carecer durante as obras que estiver fazendo, comtanto que indemnize os prejudicados por qualquer damno causado.

CAPITULO II

POLICIA DAS ESTRADAS DE FERRO E SUAS DEPENDENCIAS

Art. 29. Nenhuma estrada de ferro será aberta ao transito publico sem ter-

se préviamente reconhecido por exame mandado fazer pelo Governo na Côrte, e pelos presidentes nas Provincias, que offerece a devida segurança.

Art. 30. Todas as regras policiaes estabelecidas para as estradas de ferro, ou seja nos regulamentos do Governo ou nos da respectiva administração devidamente approvados, comprehenderão, além da estrada de ferro propriamente dita, os taludes, cavas, fossos, caminhos lateraes, desvios, estações, armazens, cercas vivas, muros, pontes de embarque, officinas, depositos e quaesquer obras de que dependa o trafego da linha ferrea.

Art. 31. Ao entrar em serviço uma estrada de ferro deverá a respectiva administração apresentar ao Governo uma planta descriptiva de toda a linha e obras accessorias, a qual será depositada nos archivos publicos.

Por esta planta se resolverão quaesquer duvidas que na pratica possa offerecer a execução do artigo antecedente e dos seguintes.

Art. 32. As estradas de ferro e suas dependencias assignaladas na planta não serão sujeitas á policia municipal.

O Governo Imperial as fará inspeccionar e punir as infracções pelos meios definidos neste regulamento.

Art. 33. Todas as pessoas e vehiculos que entrarem nas estações ou pateos, ou em qualquer ponto dos terrenos pertencentes á estrada de ferro, ficarão sujeitos, emquanto ahi permanecerem, aos regulamentos e instrucções concernentes ao serviço e policia das estradas de ferro.

Art. 34. Nenhuma infracção do regimen das estações e dos carros, commettida por estranhos, será punida sinão depois que o infractor fôr advertido com palavras urbanas sobre a regra a que deve sujeitar-se e desprezar a advertencia.

Art. 35. Em todas as salas de espera das estações estará patente, em logar bem accessivel á vista, um quadro contendo em typos bem legiveis os arts. 33 e 34.

Art. 36. Haverá sempre no escriptorio de cada estação um ou mais exemplares do presente regulamento, de todas as instrucções concernentes ao serviço e policia da estrada de ferro, que poderão ser examinados e consultados por qualquer pessoa, não tendo, porém, esta o direito de o levar comsigo sob nenhum pretexto, nem mesmo para as salas contiguas.

Cada chefe de comboio terá igualmente um exemplar, de que fará o uso que entender conveniente para as infracções, e cuja leitura permittirá aos viajantes que o exigirem.

Art. 37. Extractos do mesmo regulamento e instrucções serão fornecidos aos machinistas, foguistas, guarda-freios, guardas da estrada e quaesquer agentes ou empregados da estrada na parte concernente ás funcções de cada um.

Art. 38. Desde o pôr do sol até a chegada ou passagem do ultimo comboio haverá nas estações luzes exteriores, quer da parte dos trilhos, quer da entrada do publico.

Haverá tambem luzes nas passagens ao nivel das estradas publicas, sempre que fôr necessario.

Art. 39. As horas de partida e chegada de cada comboio e da passagem pelas estações intermedias, serão annunciadas repetidas vezes e affixadas em editaes em todas as estações.

Não poderão ser alteradas sem aviso ao publico com antecipação de oito dias pelo menos.

Exceptuam-se os casos em que o contrario exigir a segurança publica, nos quaes a administração da estrada submetterá ás modificações que forem ordenadas pelo Governo na Côrte e pelos presidentes nas Provincias.

Art. 40. Qualquer estrada de ferro deverá manter um guarda em cada cruzamento de via publica ao nivel.

Onde forem longos os intervallos destes cruzamentos haverá maior numero de guardas, de sorte que não esteja a cargo de cada um mais de 1.500 braças de via ferrea.

Nas visinhanças das grandes povoações a extensão de braças poderá ser reduzida ao limite que o Governo marcar.

Art. 41. As obrigações dos guardas, seus distinctivos, os signaes que devem empregar, as multas e mais penas, em que puderem incorrer pelas infracções que commetterem, serão definidas em regimento especial approvado pelo Governo.

Art. 42. Ninguem poderá parar nos cruzamentos ao nivel nem entrar no recinto da estrada de ferro sinão os empregados da estrada exercendo suas funcções e as autoridades nos mesmos casos em que podem entrar nas casas particulares.

Pena: 5$ de multa.

Em qualquer destas excepções os dous guardas mais proximos arvorarão immediatamente o signal de pararem os trens para evitar-se o perigo.

Art. 43. Todos os empregados de uma estrada de ferro usarão de um distinctivo bem visivel, tendo-o no braço os que servirem nas estações e no chapéo os que andarem nos comboios ou estacionarem na estrada.

Os guarda-freios dos comboios e os simples guardas andarão armados de sabre; o chefe dos comboios sómente poderá trazer tambem armas de fogo.

Art. 44. A administração de qualquer estrada de ferro terá o direito de reter os animaes, se aqui encontrarem no recinto cercado da estrada até que lhe sejam pagas a multa e despezas; e quando estas cubram o valor do animal, o de fazel-o vender em leilão publico para seu pagamento.

Art. 45. Ninguem, nem a propria administração, póde dar ou vender licença para servidões em sentido longitudinal da estrada de ferro.

Si alguma se abrir abusivamente, não se poderá, para conserval-a, allegar-se a posse, embora de anno ou de mais.

Art. 46. Nas passagens estabelecidas para commodidade de um só proprietario, ou ainda de um proprietario e seus aggregados ou arrendatarios, a via ferrea estará sempre livre e os portões fechados, abrindo-se estes e tornando-se a fechar, excepto nas horas prohibidas a cada individuo ou vehiculo que tiver de atravessar a estrada de ferro.

Art. 47. A administração da estrada não será obrigada a manter guardas nas passagens a que se refere o artigo antecedente.

O proprietario a quem fôr concedida a passagem póde possuir duas ou mais chaves dos portões e entregal-as a quem lhe parecer, comtanto que seja o mesmo proprietario o unico responsavel pela infracção do regulamento.

Art. 48. A cada proprietario, que tiver uma passagem ao nivel, se dará nota por escripto das horas em que fôr prohibido o transito através da via ferrea.

Pena: 50$ de multa por cada infracção.

Art. 49. Todo o occupante de um terreno (seja ou não sua propriedade) que confinar com a estrada de ferro e estiver della separado por uma cerca de espinhos, por elle feita para seu uso, é obrigado a dobral-a uma vez por anno.

Na época propria o guarda do districto o avisará, e não se começando o serviço, em tres dias, o participará ao chefe da estação mais proxima, o qual fará por escripto segunda intimação, marcando o prazo de cinco dias.

Art. 50. Findo o segundo prazo terá a administração da estrada o direito de mandar fazer o serviço por conta do omisso e de cobrar delle executivamente a despeza que com isto fizer.

Art. 51. Os ramos e os galhos cortados serão lançados para a parte do dominio particular, ao qual pertencerão, salvo si a cerca tiver sido feita pela administração da estrada de ferro.

Art. 52. Penetrando no recinto da estrada ou parando nos cruzamentos qualquer pessoa extranha, salvo as excepções do art. 42, o guarda que a avistar, ainda que esteja no districto de outro, advertir-lhe-ha com palavras urbanas para que saia, e não sendo attendido a prenderá.

Art. 53. Igualmente deverá qualquer guarda prender, quando o puder fazer dentro do recinto da estrada, o infractor dos arts. 26 e 27.

Art. 54. O guarda, que nestes casos, effectuar uma prisão conduzirá o preso á estação mais proxima, si a distancia e o tempo o permittirem sem prejuizo de outros deveres a seu cargo. No caso contrario o entregará ao chefe do 1º comboio que passar, o qual o deverá conduzir até aquelle ponto.

Art. 55. O administrador da estação, ouvindo em presença de dous empregados a parte verbal da pessoa que conduzir o infractor, a reduzirá a termo assignado por elle e pelos referidos dous empregados, com o qual procederá na fórma dos arts. 57 ou 59.

Art. 56. Não podendo prender o infractor, o guarda tomará notas do que occorrer para participar nas occasiões e pela fórma que lhe prescrever o seu regimento.

Art. 57. O infractor, que fôr preso por um guarda, será posto em liberdade si quizer pagar na estação, a que fôr conduzido ou remettido, a multa em que incorreu, e, sendo esta arbitrada entre limites, o minimo da estabelecida pelo regulamento.

Art. 58. Em caso de abuso da parte dos guardas, os prejudicados pagarão a multa para se libertarem de constrangimento, terão direito contra os ditos guardas, e quaesquer acções civis ou criminaes estabelecidas pelas leis do paiz, devendo além disto a administração restituir a multa, sempre que a tiver recebido.

Este direito prescreve no prazo de seis mezes.

Art. 59. Os que recusarem pagar as multas serão remettidos com o termo, de que trata o art. 55, á autoridade policial mais proxima, a qual procederá como fôr de direito.

Art. 60. Da conducção destes presos poderão ser encarregados os guardas armados, mas nunca se empregarão cordas ou ferros.

Art. 61. Todos os objectos esquecidos pelos viajantes nas estações ou nos carros, não sendo reclamados no prazo de tres dias, serão remettidos á estação que existir na séde da administração central, e virão acompanhados de informação escripta do dia e logar em que foram achados.

Art. 62. Estes objectos serão recolhidos a um deposito e registrados em livro especial, rubricado na fórma do art. 153.

Art. 63. De tres em tres mezes se publicará a lista dos objectos existentes no deposito, e os que não forem reclamados em 10 dias da data do annuncio serão remettidos ao deposito publico, onde a seu respeito se procederá segundo a legislação concernente aos bens de evento.

Art. 64. O mesmo destino terá no prazo de seis mezes todo o volume conduzido a frete e não reclamado.

Art. 65. Exceptuam-se das disposições precendentes o volume não reclamado ou o objecto esquecido que forem responsaveis por pagamento de frete: neste caso a administração terá direito de vender em hasta publica, no fim de seis mezes, o dito volume, ou objecto, e deduzido o frete, seguir-se-ha a respeito do restante o disposto no final do art. 63.

CAPITULO III

INSPECÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO TREM RODANTE

Art. 66. Nenhuma locomotiva poderá entrar em serviço sem que passe pelos exames e experiencias que a engenharia aconselhar, em presença do engenheiro fiscal do Governo, ou de quem o mesmo Governo determinar, o qual terá o direito de exigir repetição dos ensaios, ou outros que julgar necessarios.

Art. 67. A opposição por escripto do engenheiro fiscal ou de pessoa commissionada, segundo o artigo antecedente, que assistiu á experiencia, suspende o emprego da locomotiva; mas a administração da estrada póde exigir nova experiencia em presença de arbitros, que decidirão sem appellação.

Art. 68. Será aberto a cada locomotiva um registro especial, do qual conste a data em que começou a trabalhar, o seu custo, a despeza que costuma fazer por dia e por viagem, o numero de leguas que anda, a qualidade, o tempo e o custo dos concertos que tem tido, e todas as circumstancias que decorrerem na duração da machina.

Art. 69. Ninguem, excepto o machinista e o foguista, poderá subir á locomotiva ou ao carro das provisões (*tender*) sem licença escripta de quem dirigir como chefe a circulação da estrada.

Exceptua-se o engenheiro fiscal ou quem suas vezes fizer, declarando os motivos ao chefe do comboio.

Art. 70. Cada comboio será movido por uma só locomotiva, excepto nas rampas que possam exigir machinas de reforço.

Art. 71. A locomotiva ou locomotivas marcharão sempre na frente do comboio; e só poderão ir na rectaguarda ou empurrando os carros nas manobras das estações, em casos de accidentes, ou por motivos imperiosos ou imprevistos. Nestes mesmos casos só poderão ir por esta fórma até a linha de desencontro mais proxima, e a velocidade nunca excederá de duas leguas por hora.

Art. 72. Nos comboios haverá um chefe a que obedecerão todos os outros empregados. Haverá tambem pelo menos um machinista e um foguista, para cada machina.

Art. 73. Deverá haver pelo menos um guarda-freio por cada trem de seis carros, dous por trem de sete a 12, tres por trem de 19 a 24, cinco para 25 carros e assim por deante.

Art. 74. Cada comboio deverá conter carros das tres classes de viajantes em numero sufficiente a juizo do engenheiro fiscal do Governo, sem que todavia o numero de vehiculos do comboio exceda ao maximo que o Governo marcará, quando lhe fôr apresentada a planta da estrada de que trata o art. 31.

Art. 75. Nenhum comboio se moverá sem levar a ferramenta e os sobresalentes necessarios para os pequenos reparos occurrentes.

Art. 76. De noite a locomotiva terá um lampeão ou pharol de côr que facilmente se distinga de qualquer luz ordinaria.

Estes e outros signaes de qualquer natureza que sejam constarão de um regimento proposto pela administração e approvado pelo Governo, sem cujo accôrdo não poderão ser alterados.

Art. 77. Cada carro de viajantes deverá conter:

Exteriormente a indicação da classe, numero do carro e nome da companhia proprietaria.

Interiormente em caracteres bem legiveis a lotação, e uma instrucção resumida das principaes regras a que devem sujeitar-se os viajantes.

Art. 78. O assento para cada pessoa não terá menos de dous palmos de largura e dous e meio de fundo.

Em cada carro ou compartimento de carro haverá luz nas viagens de noite.

Art. 79. Nos comboios, que conduzirem viajantes, será absolutamente prohibido transportar substancias sujeitas á explosão ou facilmente inflammaveis.

Os que infringirem esta disposição, occultando taes materias, ficarão responsaveis civil e criminalmente por todos os accidentes que dahi resultarem.

Art. 80. O Governo poderá exigir que no logar do deposito das machinas haja constantemente um carro com todos os instrumentos e preparos que forem necessarios, para occorrer promptamente a qualquer accidente; e bem assim machinas de soccorro ou de reserva, em estado de poderem immediatamente partir, nos pontos que forem designados pela administração. A este incumbe estabelecer as regras que se deverem seguir nos casos de pedido de soccorro e de partida das machinas para prestal-os.

Art. 81. O Governo na Côrte, ou os presidentes nas provincias, todas as vezes que julgarem conveniente, poderão mandar instruir exames sobre as locomotivas, e sobre todo o trem rodante da estrada de ferro.

CAPITULO IV

CIRCULAÇÃO DAS ESTRADAS DE FERRO

Art. 82. Qualquer passageiro terá direito ao logar, cujo bilhete houver comprado.

Si por acaso não chegarem os logares, ou por outra circumstancia, filha de culpa da administração, achar-se aquelle sem o seu logar, soffrerá esta uma multa igual a dez vezes o valor do bilhete.

Art. 83. No preço de transporte do viajante se comprehenderá o das suas bagagens, comtanto que não tenham peso maior de tres arrobas e um volume excedente de 12 palmos cubicos.

Passando deste peso o volume, a administração da estrada poderá cobrar o respectivo frete.

O enfardamento das bagagens de mais de um passageiro em um só volume não dará a este o direito de exceder os limites do artigo antecedente.

Art. 84. Si o viajante ao comprar o bilhete declarar que leva na bagagem dinheiro, joias, pedras preciosas, ou quaesquer objectos notoriamente excedentes em valor aos que commummente constituem a bagagem propria de um viajante, a administração terá direito de verificar a exactidão do manifesto, e poderá cobrar por este transporte o que constar da tarifa, ficando responsavel pelos valores manifestados.

Art. 85. Em falta da declaração precedente a administração responderá pelas bagagens, mas perdida alguma, a estimação para a paga só comprehenderá objectos de uso ordinario dos viajantes e não outros valores não manifestados, embora se prove que existiam.

Art. 86. Si a administração vender para a mesma hora bilhetes que excedam as faculdades do comboio, será obrigada á fazer partir outro comboio sem mais demora do que a indispensavel á policia da estrada e á segurança do transito. Não o fazendo ficará sujeita á comminação do art. 82.

Art. 87. Nenhum comboio poderá partir de uma estação sem que o machinista examine com muita particularidade o estado da locomotiva, dos carros de previsões, e dos freios, em geral o de todos os outros carros.

Art. 88. Não se dará signal de partida antes de se fecharem as portinholas.

O dito signal se repetirá dous minutos depois, e só então se porá o comboio em movimento.

Art. 89. No intervallo entre o primeiro signal de partida e o definitivo ninguem poderá entrar ou sahir dos carros, excepto por força maior, retardando-se neste caso o ultimo signal.

Art. 90. Salvo caso de força maior, nenhum comboio deverá parar sinão nos pontos annunciados ao publico.

A parada onde houver desvios nunca será na via destinada á circulação dos trens.

Art. 91. A velocidade dos carros será diminuida 300 braças antes de qualquer cruzamento ao nivel, ou de qualquer ponto de parar, por fórma que o comboio possa parar completamente antes de chegar a qualquer dos bons pontos, si assim o exigirem as circumstancias.

Nas estações a diminuição deverá ser tal que as machinas em regra precisem de novo impulso para chegarem ao logar de embarque.

Art. 92. Em qualquer estrada de ferro deverá haver um regimento de signaes approvado pelo Governo.

Além do telegrapho electrico e dos signaes usados nos comboios se empregarão signaes fixos na estrada das estações, nos cruzamentos ao nivel das ruas publicas, nas bifurcações, e em todos os pontos que pela maior possibilidade de accidentes se puderem considerar perigosos.

Art. 93. O Governo terá sempre o direito de exigir precauções especiaes para as fortes rampas e longos subterraneos.

Art. 94. Nenhum comboio de viajantes poderá exceder em velocidade a cinco leguas por hora, nem os de mercadorias a tres. Esta velocidade, porém, poderá ser elevada com consentimento do Governo.

Art. 95. Onde os trilhos forem assentados ao longo de uma rua, franca ao transito ordinario, a velocidade não excederá a duas leguas por hora, ou seja motor a vapor ou a força animal.

Art. 96. A pessoa que de proposito collocar sobre os carris algum estorvo ou destruir qualquer parte essencial da estrada, ou por qualquer modo provocar accidentes, ainda que estes sejam evitados por acto alheio á vontade do delinquente, soffrerá a pena de prisão de um a oito annos, além da reparação do damno causado á estrada de ferro.

Si, porém, resultarem contusões, ferimentos ou mortes, além de soffrer as penas decretadas neste artigo, será processado como autor de taes contusões, ferimentos ou mortes.

Art. 97. A pessoa que para qualquer fim derribar mattos nas visinhanças da estrada de ferro deverá fazel-o de modo que não obstrua os trilhos.

O infractor será sujeito ás comminações do artigo antecedente.

Art. 98. Si algum dos crimes de que tratam os dous artigos antecedentes fôr commettido por uma reunião de pessoas que constitua sedição, rebellião ou insurreição, serão por ella puniveis como autores tambem os que o forem por qualquer destes crimes, embora o fim delles fosse diverso.

Art. 99. Os empregados que por omissão ou negligencia derem causa a accidentes, si destes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da estrada.

Havendo ferimento ou morte serão, além disto, processados e punidos na fórma do Codigo Criminal.

Art. 100. O machinista ou foguista que abandonar o comboio antes de completar a viagem redonda que principiou, será punido com prisão de seis mezes até dous annos, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 101. Qualquer comboio poderá transportar, além das malas do Correio, cartas particulares, selladas, inutilizando o sello por dous traços de tinta.

A administração da estrada de ferro não será responsavel pelas cartas sem sello que se acharem nas bagagens ou occultas sem culpa sua nos volumes transportados.

Art. 102. E' prohibido a qualquer passageiro:

1.º Viajar nos carros sem bilhete;

2.º Viajar em carro de classe superior da que faz menção o seu bilhete;

3.º Entrar ou sahir sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir;

4.º Sahir em qualquer logar que não seja nos pontos da estação, e estando o comboio completamente parado;

5.º Passar de um para outro carro, ou debruçar-se para fóra;

6.º Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para este fim si a administração julgar conveniente estabelecel-os; e nas salas das estações, emquanto ahi permanecerem senhoras, salvo si a sala tiver aquelle destino especial;

7.º Entrar nos carros (embora com bilhete) em estado de embriaguez, indecentemente vestido, ou levando comsigo cães, ou pacotilha que aos outros incommode, ou materias inflammaveis, ou arma de fogo, salvo fazendo neste ultimo caso verificar por um empregado da estrada que a arma está descarregada.

Art. 103. Os cães poderão ser transportados com mordaça nos carros de animaes, aos preços da tabella para carneiros.

Art. 104. Qualquer individuo que infringir as disposições do art. 102 será advertido com civilidade pelos empregados da estrada de ferro; si depois de primeira e segunda admoestações persistir na infracção, será posto fóra do estabelecimento, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, si não tiver começado á viagem.

Si a infracção de alguma das referidas disposições fôr commettida durante a viagem, tomar-se-ha nota do facto e proceder-se-ha na fórma dos arts. 55, 57 e 59, afim de ser-lhe applicada a multa de 20$ a 50$ em que incorrerá.

CAPITULO V

TRAFEGO E COBRANÇA DE TAXAS

Art. 105. Qualquer tarifa de fretes de uma estrada de ferro conterá preços distinctos para as seguintes classes:

1.º Generos de importação em geral;

2.º Ditos de exportação;

3.º Ditos alimenticios, sejam importados, ou produzidos no paiz, não comprehendidas as bebidas espirituosas;

4.º Carvão, lenha, materiaes para construcções, excepto madeira;

5.º Estrume e outras substancias de utilidade á lavoura e de valor insignificante em relação ao volume;

6.º Madeira em geral;

7.º Animaes vivos de differentes especies;

8.º Viajantes das tres classes;

9.º Locomotivas e carros de qualquer especie.

Art. 106. As tres primeiras classes serão taxadas por arroba para cada legua.

A 4ª e 5ª por palmo cubico.

A 7ª e 8ª por cabeça.

A 9ª por legua.

As madeiras, por palmo de comprimento, classificando-se as bitolas e taxando cada uma em separado.

Art. 107. Podem ser exceptuados dos preços geraes da tarifa e pagar maior frete:

1.º Qualquer massa indivisivel pesando mais de 10 arrobas;

2.º Qualquer volume excedendo a 50 palmos cubicos;

3.º Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobilias, pianos e outros;

4.º Os de conducção perigosa como polvora e outras materias inflammaveis;

5.º Os de grande valor, como moeda, metaes preciosos e outros desta natureza;

6.º Os volumes de bagagem excedente á permittida, segundo o art. 83.

Art. 108. A massa indivisivel superior a 50 arrobas de peso, ou 300 palmos cubicos de volume será objecto de ajuste, e a administração da estrada poderá recusar taes cargas, si lhe não convierem.

Art. 109. No calculo dos fretes as fracções de legua, arroba ou outra unidade serão contadas por unidades inteiras, si excederem de 1|2 e por meias unidades si estiverem abaixo deste limite.

Art. 110. As tarifas approvadas pelo Governo serão publicadas nos jornaes pelo menos uma vez por semana.

Nenhuma alteração nos preços se poderá fazer effectiva sem annuncio prévio com um mez de antecedencia.

Art. 111. Das cargas recebidas se expedirá um conhecimento de talão, cujo numero será lançado com tinta em cada volume no acto do recebimento.

Cada talão sómente abrangerá as cargas que forem remettidas de uma vez por uma só pessoa a outra ou uma só firma commercial.

Art. 112. A remessa far-se-ha pela ordem da numeração, salvo convindo o dono da demora.

Quem quizer ser preferido para uma remessa immediata, com preterição de outras cargas, pagará frete duplo.

Art. 113. A entrega das cargas se fará mediante restituição dos conhecimentos, os quaes, inutilizados por um carimbo na estação que tiver feito a entrega, serão devolvidos á que remettera as cargas.

Art. 114. Em falta do conhecimento, a pessoa a quem forem enviadas as cargas, verificadas a sua identidade a contento da administração, poderá recebel-as, passando recibo em um livro de talão.

Estes recibos para os fins do art. 113 substituirão os conhecimentos, que ficarão por elles annullados.

Art. 115. Em falta do recibo precedente, apresentando-se o conhecimento sem carimbo da entrega, será a administração da estrada responsavel pelas cargas extraviadas; salvo os casos em que na fórma das leis cessar esta responsabilidade.

Art. 116. A responsabilidade, porém, comprehenderá sómente o valor real e immediato dos volumes extraviados e não os lucros que da sua entrega eram esperados.

Art. 117. O trafego das estradas de ferro, pelo que toca ás avarias dos generos, ficará sujeito ás disposições do Codigo Commercial sem excepção alguma.

Art. 118. Quem declarar falsamente o conteúdo de um ou mais volumes para pagar menor frete, será obrigado a pagar frete duplo dos objectos não manifestados.

Si antes de descobrir-se a fraude extraviar-se um destes volumes, se poderá reclamar os valores declarados, embora prove concludentemente que outro era o conteúdo.

Art. 119. Poderá qualquer pessoa reunir muitos volumes em um só e pagar o frete deste, comtanto que:

1.º Se contenha nos limites de peso e volume fixados no art. 107, §§ 1º e 2º, e art. 108.

2.º Seja o volume total remettido a uma só pessoa, para a distribuição.

Art. 120. A pessoa que infringir as disposições do artigo antecedente ficará sujeita ás comminações do art. 118. E, extraviado o volume, só poderá ter acção contra a administração a pessoa a quem era remettido o volume total e não cada uma daquellas a quem se destinavam os parciaes.

Art. 121. Si morrerem animaes transportados por uma estrada de ferro, sómente poderá cobrar o seu valor, provando-se que por culpa da administração foram demorados mais tempo do que era necessario, que foram maltratados durante a viagem ou excedidas as lotações dos carros.

CAPITULO VI

DAS MINAS E SUBTERRANEOS

Art. 122. O direito de desapropriação exercido por qualquer empreza de estrada de ferro, individual ou collectiva, estende-se não sómente aos terrenos e bemfeitorias comprehendidas nas plantas, mas tambem ás minas de carvão, de areia e as pedreiras, ou quaesquer materiaes necessarios ás construcções, situados nas visinhanças da estrada.

Art. 123. Os proprietarios de taes minas poderão evitar a desapropriação fornecendo os materiaes por ajuste amigavel e preços razoaveis, ou consentindo na sua extracção.

Art. 124. O mesmo direito subsistirá, não só durante a construcção, mas tambem durante as obras de conservação e reparos que exigirem o emprego dos materiaes.

Art. 125. As pedreiras e minas sujeitas á explosão, situadas nas immediações de uma estrada de ferro em effectivo trafego não poderão ser aproveitadas sem as cautelas que forem prescriptas pelo Governo, ouvida a administração, em relação á segurança do trafego.

Art. 126. Si qualquer pessoa particular ou mesmo o Estado abrir subterraneo por baixo de uma estrada de ferro, em busca d'agua ou explorando mina, ou abrindo via de communicação, ou para qualquer

outro fim, será obrigado a fazer as obras de segurança necessarias; e no caso de desastre, ou de deterioração causada pelo subterraneo á estrada de ferro, será responsavel não só pelo prejuizo immediato, mas pelas perdas e damnos resultantes da interrupção do trafego. Sendo pessoa particular, prestará préviamente fiança a contento da administração da estrada de ferro com recurso para o Governo, na Côrte e para os presidentes das Provincias.

Art. 127. Aos mesmos onus fica sujeita a administração da estrada de ferro, que, abrindo um subterraneo para qualquer fim, prejudicar uma via de communicação ou outra obra publica, anteriormente existente.

Si, porém, o prejuizo for causado á propriedade particular, haverá opção entre a indemnização pelo damno causado e a desapropriação total com approvação do Governo.

Art. 128. As minas de carvão que forem descobertas dentro da zona de uma estrada de ferro, poderão ser exploradas além destes limites, embora penetrando em terrenos de particulares, pagando-se as indemnizações que forem devidas, sem prejuizo do que a tal respeito dispuzer a legislação que regular a exploração e a lavra de taes minas.

Art. 129. A concessão para lavrar e aproveitar as ditas minas e as de pedras preciosas, ouro ou qualquer metal, que forem descobertas nos exames preliminares, ou nos trabalhos definitivos da estrada de ferro, será regulada pela legislação concernente a este objecto e pelos contractos celebrados, ou que celebrarem com os respectivos emprezarios.

CAPITULO VII

INSPECÇÃO POR PARTE DO GOVERNO E IMPOSIÇÃO DE PENAS

Art. 130. Um engenheiro fiscal por parte do Governo exercerá constante inspecção sobre o estado de toda a estrada e suas obras, sobre o material rodante e sobre o procedimento da administração da estrada de ferro.

O engenheiro fiscal poderá ter os ajudantes que o Governo entender necessarios.

Cada um delles quando viajar em serviço terá passagem gratuita em qualquer comboio para si e um criado, sem que todavia possa transmittir este direito a outras pessoas.

Art. 131. O engenheiro fiscal examinará sempre que assim o entender conveniente os livros de receita e despeza e todos os mais relativos á circulação dos trens e cobrança dos fretes e terá o direito de exigir e colher os dados necessarios para os trabalhos estatisticos que houver de apresentar ao Governo.

Art. 132. O engenheiro fiscal participará ao Governo na Côrte, ou ao respectivo Presidente nas Provincias, todas as infracções dos regulamentos, instrucções ou contractos que commetterem as administrações das estradas de ferro si estas á primeira advertencia do mesmo fiscal não se derem pressa em corrigir o erro ou abuso.

O Governo mandará ouvir a parte accusada, abandonando em seguida o negocio, ou remettendo-o á Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, conforme julgar ou não o caso merecedor de processo.

Art. 133. A Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, nos casos a que se referem os dous artigos precedentes, poderá, si o julgar necessario, ouvir novamente as partes; feito o que julgará sem appellação, podendo impôr multa até 1:000$000.

Art. 134. O mesmo processo seguirão todas as queixas de particulares contra as administrações das estradas de ferro; nestas, porém, os queixosos poderão requisitar que a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado tome conhecimento da queixa.

Art. 135. E' competente, para fazer as advertencias e intimações de que trata o art. 104, o chefe do comboio ou quem suas vezes fizer.

Quando, porém, o facto se der em uma estação, a pessoa que fôr intimada para retirar-se, em qualquer das hypotheses daquelle artigo, poderá appellar para o engenheiro fiscal do Governo.

Si o facto tiver logar na viagem o chefe do comboio, logo que seja possivel, sem prejuizo do serviço, lavrará termo delle com a sua assignatura, e de duas testemunhas de vista. Será responsavel civil e criminalmente pelos abusos que commetter no exercicio desta faculdade, prescrevendo esta responsabilidade no prazo de seis mezes da data do termo.

Si, porém, o chefe do comboio expedir alguem, e não lavrar o termo acima exigido no espaço de 24 horas, soffrerá a multa de 50$ a 100$, além da responsabilidade civil e criminal, que neste caso não prescreverá no prazo de seis mezes.

Art. 136. Para a imposição das multas decretadas neste regulamento contra pessoas estranhas á administração da estrada de ferro, o engenheiro fiscal do Governo terá a autoridade que teem os fiscaes municipaes para as multas por infracção de posturas.

As que, porém, recahirem em empregados da estrada serão impostas pela administração. A esta pertencerão uma e outras, e no caso de uma companhia anonyma, farão parte do fundo de reserva.

Art. 137. Com a declaração das multas impostas a estranhos assignadas pelo engenheiro fiscal do Governo, poderá a administração cobral-as executivamente. Terão igual valor, com a rubrica do engenheiro, as contas de prejuizos a que se referem os arts. 26, 96, 97 e 126 e as da despeza feita por conta de particulares em dobrar as cercas que lhes pertencerem, ou reparar qualquer damno por elles causado, comtanto que taes contas sejam rubricadas pelo referido engenheiro.

Art. 138. Em todas as questões relativas ao alinhamento e altura dos muros ou paredes divisorias entre a estrada de ferro e os visinhos, abertura de portas, janellas, oculos, ou frestas em taes muros ou paredes, beiradas de telhados, canos de esgoto, e recuamento de construcções e plantações, a administração da estrada de ferro terá as mesmas faculdades que as Camaras Municipaes para regularizar e aformosear as ruas publicas.

Ficarão salvos em todos os casos os recursos do art. 6º.

Art. 139. Nas reincidencias da mesma infracção, a multa será successivamente o dobro, o triplo, o quadruplo, etc., até perfazer a quantia de 1:000$000.

Art. 140. Si alguma estrada de ferro se concluir sem as obras de protecção exigidas neste regulamento, o Governo ordenará a conclusão das mesmas obras; e conforme a gravidade do caso poderá mandar multar a administração por semelhante falta, e até suspender o trafego, si a segurança do transito publico assim o exigir.

Art. 141. Sempre que um mesmo facto se achar sujeito a penas diversas impostas por este regulamento, applicar-se-ha sómente a maior.

CAPITULO VIII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 142. A administração individual ou collectiva de uma estrada de ferro é civilmente responsavel pelos damnos que causarem os seus empregados no exercicio de suas funcções.

Art. 143. As estradas de ferro com todas as obras annexas mencionadas na planta de que trata o art. 31, assim como o trem rodante, utensilios, mobilia das estações, e todas as cousas necessarias ao trafego e circulação da linha, não serão sujeitos a penhora nem a qualquer acção civil.

Esta isenção não comprehenderá as propriedades alheias ao trafego.

Art. 144. As estradas de ferro são inalienaveis, salvo por desapropriação do Governo, nos casos em que o permittirem os contractos, salvo a excepção do artigo precedente.

Art. 145. Sempre que a administração superior, ou directoria de qualquer outra estrada de ferro tiver sua séde fóra do paiz, serão exercidas por seus agentes, superintendentes ou representantes no Imperio, as funcções que neste regulamento se commettem á administração, quando forem de natureza que em consequencia de sua ausencia não possam por ella ser immediatamente preenchidas.

Art. 146. A palavra — administração — empregada em diversos artigos acima estabelecidos, comprehende não só a administração superior da estrada de ferro, como quaesquer agentes seus, segundo as attribuições de cada um, na conformidade dos respectivos estatutos, contractos ou instrucções.

Art. 147. Os caminhos de ferro construidos por particulares, dentro da sua propriedade, para seu uso privado e de sua familia, ou de sua industria particular, não serão sujeitos ás disposições deste regulamento.

Art. 148. Si alguns proprietarios visinhos entre si combinarem para construirem um caminho de ferro dentro das propriedades dos associados, e para seu uso exclusivo, ainda neste caso escapará o dito caminho á acção do Governo, embora tenha por termo uma estação de estrada de ferro.

Art. 149. Nos ultimos dous casos, o caminho de ferro não poderá tomar a frete viajantes nem cargas, sem licença do Governo, ficando, porém, sujeitos pelo facto da concessão a regra geral das estradas de ferro, no que forem applicaveis.

Art. 150. Os ramaes de qualquer especie, que forem necessarios para chamar freguezia para a estrada de ferro, gozarão sempre de direito de desapropriação dos respectivos terrenos e bemfeitorias. Estes ramaes, porém, em regra não serão privilegiados.

Art. 151. Todas as plantas, secções e quaesquer desenhos relativos á estrada de ferro, que houverem de ser apresentados ao Governo terão as respectivas escalas com a referencia ao palmo do Brazil, igual a 22 centimetros.

Art. 152. O Governo terá sempre o direito de fixar a natureza dos eixos e rodas que podem trabalhar em uma estrada de ferro, conforme as velocidades que nella forem permittidas.

Art. 153. Os livros da receita e despeza, os de entrada e sahida de mercadorias, e quaesquer que se julgarem importantes, serão rubricados pelo presidente da companhia quando este fôr de nomeação do Governo, no caso contrario, ou na ausencia ou falta daquelle, pelo engenheiro fiscal.

Qualquer dos dous poderá incumbir a rubrica a pessoa de sua confiança, por despacho lançado na primeira folha.

Art. 154. Haverá em todas as estações um livro rubricado como os precedentes, no qual os viajantes escreverão as queixas que tiverem contra a administração da estrada, assignando-as com duas testemunhas.

Art. 155. Qualquer estrada de ferro deverá conter marcos de quarto em quarto de legua, ou de 750 em 750 braças. Os de leguas inteiras se distinguirão dos outros pelo seu tamanho.

Art. 156. Os contractos anteriores a este regulamento serão observados ainda na parte que a elle se oppuzer, guardada a disposição do artigo seguinte.

Os que se celebrarem para o futuro, respeitarão sempre as presentes estipulações, sob pena de nullidade.

Art. 157. As companhias de estradas de ferro que teem actualmente contractos com o Governo, reclamarão no prazo de oito mezes da publicação deste regulamento contra as disposições que lhes parecerem contrarias a seus contractos, os quaes neste caso serão respeitados.

Em falta de reclamação no prazo marcado, entender-se-ha que concordam a modificar os ditos contractos de conformidade com as presentes disposições.

Art. 158. O presente regulamento não será executado na parte em que contém disposições dependentes de medida legislativa, emquanto não forem approvadas pelo poder competente.

Art. 159. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1857. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 2.913 — DE 23 DE ABRIL DE 1862

Amplia algumas disposições do regulamento para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1857.

Tendo a experiencia demonstrado ser necessario tomarem-se algumas providencias relativas ao serviço das estradas de ferro, cuja regularidade póde ser prejudicada pela má vontade ou negligencia dos machinistas ou foguistas, Hei por bem determinar que o regulamento de 26 de abril de 1857 para fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro seja executado com as ampliações que com este baixam, assignadas por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, 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, 23 de abril de 1862, 41° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Ampliações de algumas disposições do regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1857, a que se refere o decreto desta data.

Art. 1.° O machinista ou foguista que, inscripto no serviço da estrada ou contractado pela companhia, recusar-se, por proposito ou negligencia, a servir no comboio para que fôr designado, de modo que a viagem não possa, por sua falta, começar na hora marcada, será punido com prisão de 15 dias, a dous mezes, e multa de 50$ a 100$, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 2.° Combinando-se dous ou mais machinistas ou foguistas para deixarem de prestar os serviços a que são obrigados, seja qual fôr a causa que alleguem, serão punidos com prisão de um a tres mezes e multa de 100$ a 200$, salvo (como no artigo anterior) á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 3.° Ficarão isentos da pena, quando os factos a que se refere o artigo precedente se derem, em virtude de falta de pagamento, ou quando os contractos não forem cumpridos por parte da administração da estrada, em cuja hypothese ficará ella responsavel por todos os prejuizos, perdas e damnos que resultarem dessa falta.

Art. 4.° A administração da estrada fica obrigada, nos contractos que fizer de ora em deante com os machinistas ou foguistas, a inserir as disposições do art. 100 do regulamento de 26 de abril de 1857, assim como as dos que ora baixam approvados, afim de que taes empregados não possam em tempo algum allegar ignorancia que os justifique.

Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862. — *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

Lei concedendo, para a construcção de estradas de ferro nas provincias, garantia ou fiança de juros.

DECRETO N. 2.450 — DE 24 DE SETEMBRO DE 1873

Concede subvenção kilometrica ou garantia de juros ás companhias que construirem estradas de ferro, na conformidade da lei n. 641, de 26 de junho de 1852.

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

Art. 1.° A lei n. 641, de 26 de junho de 1852, será de ora em deante observada com as seguintes alterações:

§ 1.° A's companhias que, na conformidade do art. 2° da referida lei, se propuzerem a construir vias-ferreas, demonstrando com seus planos e dados estatisticos, que estas podem dar de renda liquida 4 %, fica o Governo autorizado para conceder uma subvenção kilometrica ou garantir juros, que não excedam de 7 %, correspondentes ao capital empregado e pelo prazo de 30 annos.

§ 2.° Havendo garantia provincial o governo se limitará a afiançal-a.

§ 3.° O Governo só poderá conceder subvenção ou garantia de juros ás estradas que servirem de principal communicação entre os centros productores e os de exportação, e não concederá estes favores a mais de uma estrada em cada Provincia, emquanto esta estrada não produzir uma renda liquida, que dispense os ditos favores.

§ 4.° A somma do capital, a que o Governo por esta lei fica autorizado a conceder subvenção ou garantia de juros, não poderá exceder de 100.000:000$000.

§ 5.° A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas Assembléas Provinciaes, a que o Governo houver feito applicação desta lei, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, e na deficiencia destes, por operações de credito para os quaes fica o Governo autorizado, dando de tudo conta annualmente á Assembléa Geral.

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

José Fernandes da Costa Pereira Junior, 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, em 24 de setembro de 1873, 52° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de S. Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento para as concessões de estradas de ferro geraes ou provinciaes

DECRETO N. 5.561 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1874

Approva o regulamento para a boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873.

Hei por bem approvar o regulamento para a boa execução dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852 e 2.450, de 24 de setembro de 1873, relativos a concessões de estradas de ferro, que com este baixa, assignado 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, em 28 de fevereiro de 1874, 53° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de sua Magestade o Imperador.

José Fernandes da Costa Pereira Junior.

Regulamento a que se refere o decreto desta data para a execução dos de ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873.

Art. 1.° Compete ao Governo geral a concessão de estradas de ferro:

§ 1.° Que liguem duas ou mais provincias, a Côrte com as provincias e o Imperio com os estados limitrophes.

§ 2.° Que sejam especialmente destinadas ao serviço da Administração Geral do Estado ainda que circumscriptas nos limites do territorio provincial.

§ 3.° Que constituam prolongamentos das estradas actuaes pertencentes ao Estado ou por elle decretadas.

Art. 2.° Compete ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro:

§ 1.° Que não transponham os limites das respectivas provincias, salva a hypothese de haver com a mesma direcção, dentro de uma zona de 30 kilometros de cada lado, outra estrada pertencente á Administração do Estado ou já estabelecida ou iniciada pelo Governo Geral.

§ 2.° Que sejam ramaes, convergentes a estradas de competencia do Governo Geral, uma vez que se circumscrevam no territorio da Provincia.

Art. 3.° Compete cumulativamente ao Governo Geral e ás Administrações provinciaes a concessão de estradas de ferro, no interior das provincias, que tenham por fim ligar os grandes centros de população aos portos maritimos, e possam ser consideradas como grandes arterias do movimento commercial da provincia.

A competencia neste caso resolve-se pela iniciativa e pela prestação de fundos.

Art. 4.° Podem as Administrações provinciaes contractar o prolongamento das estradas que actualmente pertencem ao Estado, ou foram por elle decretadas no interior das provincias, uma vez que obtenham do Governo a necessaria autorização e expressa declaração de não pretender executar o mesmo prolongamento.

Art. 5.° A concessão de estradas de ferro da competencia do Governo Geral far-se-ha mediante concurrencia, ou independentemente deste meio, á companhia que offereça garantias sufficientes, sob as condições geraes expressas no presente regulamento e outras especiaes que se julguem necessarias, e que serão publicadas previamente, no caso de concurrencia.

Art. 6.° Terão preferencia para a concessão, dada igualdade de condições quanto á idoneidade, tempo de privilegio, extensão de zona privilegiada e responsabilidade do Thesouro:

1.° A companhia ou seu incorporador, que apresentar logo estudos definitivos da linha, organizados de conformidade com o presente regulamento.

2.° A companhia, ou seu incorporador, que prove pertencer-lhe a propriedade da idéa e ter promovido a realização della;

3.° As companhias emprezarias de estradas de ferro já construidas ou de construcção adiantada, a respeito de linhas que sejam natural prolongamento das que tenham construido ou estejam construindo;

4.° A empreza de navegação fluvial que naturalmente se ligue á projectada estrada;

5.° A empreza que prove ter já construido, custeado e administrado satisfactoriamente alguma estrada de ferro.

Art. 7.° A concurrencia versará especialmente sobre o prazo do privilegio, extensão da zona privilegiada, e, si houver concessão de favores pecuniarios, sobre o *quantum* da garantia de juro ou de subvenção kilometrica, a que o Estado deva ficar obrigado.

Art. 8.° Quando o Governo não possuir os dados necessarios para designar o traçado de uma linha ferrea e as condições geraes de sua execução, deverão as companhias ou incorporadores de companhias, que pretenderem essa linha, exhibir, com documentos fidedignos: 1°, o reconhecimento geral da zona que a projectada estrada tiver de atravessar, indicando as povoações e localidades a que ella directa ou indirectamente interessar; 2°, os pontos obrigados e a extensão approximada da linha; 3°, a estatistica da população e dos generos de exportação e importação das referidas localidades.

Art. 9.° O Governo poderá, segundo as circumstancias, conceder ás companhias que se propuzerem á construcção e custeio de estradas de ferro, de conformidade com este regulamento, todos ou alguns dos favores seguintes:

§ 1.° Privilegio até 90 annos, contados da incorporação de companhia, não podendo durante esse tempo ser concedidas outras estradas de ferro dentro da maxima zona de 30 kilometros de um e de outro lado e na mesma direcção, salvo si houver accôrdo com a empreza privilegiada. Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias ferreas que embora, partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha da estrada a cuja empreza foi con-

cedido privilegio, comtanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3.º Direito de desapropriar, na fórma 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.

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

§ 5.º Isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção; bem como, durante o prazo que fôr determinado no contracto, dos direitos do carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia emprezaria não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia emprezaria sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou pelo da Fazenda, si provar-se que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.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 deve ficar sujeita a empreza.

§ 7.º Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da lei de 18 de setembro de 1850, si a companhia emprezaria distribuil-os por immigrantes ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr autorizado pelo Governo.

Art. 10. Além dos favores já mencionados, poderá o Governo conceder garantia de juro, até o maximo de 7 % sobre o capital despendido *bona fide*, ás companhias que se propuzerem construir estradas de ferro da competencia da Administração geral, ou decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciaes, que sirvam de principal communicação entre os centros productores e os de exportação das provincias.

A concessão desta garantia ficará dependente da apresentação de planos definitivos e dados estatisticos, com os quaes se demonstre que a empreza poderá ter, pelo menos, 4 % de renda liquida.

Art. 11. Quando as estradas forem da exclusiva competencia do Governo Geral, ou por elle decretadas na hypothese do art. 3º do presente regulamento, não vigorarão os contractos celebrados com as respectivas companhias emprezarias, em que se garantam juros ou se conceda subvenção kilometrica e os outros favores expressos no decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, sem que sejam approvados pelo Poder Legislativo.

Art. 12. Si uma estrada tiver sido decretada pela Assembléa Provincial com garantia de juro, e estiver nas condições do art. 10, o Governo poderá conceder á respectiva companhia ou emprezario todo ou alguns dos favores expressos no art. 9º e, além disso, afiançar a garantia provincial por tempo não excedente a 30 annos, especificando no acto em que contrahir esta obrigação os termos em que poderá ser effectiva.

Art. 13. Si a assembléa provincial não tiver concedido garantia de juro, ou concedel-a inferior a 7 % á estrada nas condições do referido art. 10, poderá o Governo conceder garantia até 7 % ou a addicional precisa para completar este maximo.

Art. 14. A fiança concedida pelo Governo, nos termos do art. 12, bem como a garantia de que trata o artigo antecedente, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 15. Em vez de garantia de juro poderá o Governo conceder ás companhias emprezarias de estradas de ferro, que estejam nas condições do art. 10, subvenção não excedente a 5ª parte do capital orçado para construcção das mesmas estradas.

Esta subvenção far-se-ha effectiva á proporção que cada kilometro fôr sendo construido.

Poderá igualmente tomar acções das referidas emprezas até o maximo acima indicado, não recebendo dividendos sinão quando a renda liquida da estrada attingir, em relação ao capital dos outros accionistas, o juro de 7 %.

Art. 16. Havendo subvenção em vez de garantia de juros, concedida pelas assembléas provinciaes, o Governo limitar-se-ha a afiançal-as; podendo, porém, ampliar este favor até o limite do art. 15.

Art. 17. A subvenção kilometrica ou a fiança de subvenção kilometrica concedidas á estrada de ferro decretadas pelas Assembléas Legislativas Provinciaes nos termos dos arts. 15 e 16, vigorarão sem dependencia de approvação do Poder Legislativo.

Art. 18. A concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou a simples fiança de taes concessões feitas pelas Assembléas Provinciaes, dão ao Governo o direito de exigir das respectivas companhias emprezarias obrigações addicionaes ás contrahidas para com as Administrações das Provincias, que julgar convenientes, na fórma do presente regulamento.

Art. 19. Não poderá ser outorgada garantia de juro, subvenção, ou fiança de juro, ou de subvenção concedida pelas Assembléas Provinciaes, a mais de uma estrada em cada provincia emquanto esta estrada não produzir renda liquida que dispense os mencionados favores.

Entende-se que existe renda liquida, para este effeito, desde que a empreza, durante tres annos consecutivos, realizar dividendos na razão do juro que tiver sido garantido ou afiançado pelo Governo, ou na maxima de 7 %, dado o caso da subvenção kilometrica, de conformidade com os artigos antecedentes.

Art. 20. São consideradas nas condições do art. 10, para concessão de garantia de juro, subvenção kilometrica, ou fiança de garantia de juro ou de subvenção kilometrica, as estradas de ferro que directamente, ou ligando-se a outras, servirem de principal communicação entre os centros productores de qualquer provincia, e os mercados situados no littoral ou junto a rios e lagôas navegaveis da mesma ou de outra provincia, que tenham commercio maritimo ou internacional.

Art. 21. Nas concessões de estradas de ferro pelo Governo além das clausulas que forem convenientes em referencia a cada uma, serão expressas as seguintes:

§ 1.º Não poderão começar os trabalhos de construcção sem que tenham sido previamente submettidos á approvação do Governo o plano definitivo e o orçamento das despezas, bem como o relatorio geral demonstrativo das obras projectadas.

Esse plano conterá:

1.º A planta geral da linha ferrea, na escala de 1:4000, em que serão indicados os raios de curvatura e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel distantes tres metros menor de 80 metros de cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas;

2.º O perfil longitudinal, na escala de 1 por 400, para as alturas, e de 1:4000 para as distancias horizontaes, indicando a extensão e cotas dos declives;

3.º Perfis transversaes, na escala de 1 por 200, em numero sufficiente para a determinação dos volumes de obras de terra;

4.º Planos geraes das obras mais importantes, na escala de 1 por 200;

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

6.º Tabella da quantidade de excavações para executar-se o projecto do transporte médio da remoção dos materiaes e sua classificação approximada;

7.º Tabella de alinhamento e seus desenvolvimentos, raios de curvas, cotas de declividades e suas extensões;

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

§ 2.º A estrada de ferro, suas dependencias e material serão bem conservados, de maneira que o trafego se effectue com facilidade e segurança, sob pena de multa ou suspensão do serviço, ou de ser a conservação feita pela publica administração á custa da empreza.

§ 3.º A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transito dos caminhos actuaes, e de outros que por commodidade publica se abrirem; nem as respectivas companhias terão o direito de exigir encargo, imposto ou taxa alguma, pelo cruzamento de outras estradas ou caminhos de qualquer natureza, devendo correr por sua conta a despeza para segurança do trafego nos pontos de intersecção dos referidos caminhos.

§ 4.º As emprezas serão obrigadas a observar as disposições do regulamento de 26 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 vão de encontro aos respectivos contractos.

§ 5.º As companhias emprezarias terão seu domicilio legal no Imperio e pessoa que nelle as represente em referencia a todos os seus direitos e obrigações.

§ 6.º Findo o prazo da concessão, a não haver expressa estipulação em contrario, reverterão para o Estado todas as obras da estrada, bem como o respectivo material rodante, sem indemnização alguma.

§ 7.º Nos contractos serão marcados os prazos em que as companhias emprezarias deverão começar e concluir os trabalhos de construcção da estrada, comminando-se-lhes pena de multa ou de coducidade da concessão.

§ 8.º Logo que os dividendos da empreza excedam a 8 %, o Thesouro Nacional receberá uma quota do excesso da renda liquida, na escala que fôr estabelecida, para indemnização dos juros ou subvenção que tiver pago.

§ 9.º O Estado terá o direito de desapropriar a estrada passado o prazo de 15 annos; sendo o preço da desapropriação regulado, em falta de accôrdo, pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio.

§ 10. Os preços de transporte serão fixados em tabella approvada pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização da mesma tabella.

§ 11. As tarifas, por esta fórma organizadas, não poderão ser elevadas sem approvação do Governo, e emquanto subsistir a garantia do juro concedida pelo Estado ou fiança de garantia provincial, tambem não poderão ser reduzidas sem essa approvação.

§ 12. Quando os dividendos excederem a 12 % em dous annos consecutivos, terá o Governo direito de exigir reducção nas tarifas.

Art. 22. São igualmente obrigadas as companhias emprezarias:

§ 1.º A prestar os esclarecimentos ou informações que lhes forem exigidos pelo Governo, pelos presidentes das provincias por onde passar a estrada, pelos engenheiros fiscaes ou por outros funccionarios publicos, autorizados pelos mesmos presidentes ou pelo Governo.

§ 2.º A acceitar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre o uso mutuo das estradas de ferro que lhes

pertençam ou a outras emprezas. Fica entendido que nas estradas de ferro subsidiadas pelo Thesouro, de conformidade com os arts. 10 a 19 do presente regulamento, o accôrdo das emprezas interessadas não prejudicará o direito do Governo ao exame das estipulações que pactuarem e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses do Estado.

§ 3.° A transportar gratuitamente os dinheiros do Estado, bem como as malas do Correio e os empregados que as acompanharem.

§ 4.° A transportar com abatimento não menor de 50 % do preço das respectivas tarifas:

1.° Os juizes e escrivães, quando viajarem por motivo de seu officio;

2.° As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens, quando forem em diligencia;

3.° Os officiaes e praças da Guarda Nacional, de Policia ou de 1ª linha, que se dirigirem a qualquer dos pontos servidos pelas linhas ferreas, por ordem do Governo ou das presidencias das provincias;

4.° Os colonos e immigrantes, suas bagagens, utensilios e instrumentos aratorios;

5.° As sementes e plantas enviadas pelo Governo, ou pelas presidencias das provincias, para serem distribuidas gratuitamente aos lavradores.

§ 5.° A transportar, com abatimento não inferior de 15 %, os passageiros e cargas do Governo, não especificados no paragrapho anterior.

§ 6.° A admittir gratuitamente, para praticarem no serviço da construcção ou custeio da estrada, os engenheiros ou estudantes da Escola Central, da Militar ou de outro qualquer instituto de engenharia que o Governo designar, não excedendo de 12.

§ 7.° A pôr á disposição do Governo, em circumstancias extraordinarias, logo que este exigir, todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo pagará a quantia que fôr convencionada pelo uso da estrada, não excedendo ao valor da renda média de periodo identico nos ultimos annos.

§ 8.° A estabelecer linhas telegraphicas para o serviço da estrada, pondo-as á disposição do publico mediante tarifas approvadas pelo Governo, ou entregando a este um fio especial para aquelle fim.

§ 9.° A não possuir escravos, nem empregal-os no serviço, quer da construcção, quer do custeio da estrada.

§ 10. A entregar trimestralmente, ao engenheiro fiscal, ou remetter ao presidente da provincia, um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos de construcção, acompanhado da cópia dos contractos de empreitada que celebrar e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ella percorridas, da receita das estações, e da estatistica dos passageiros, sendo estes devidamente classificados.

Art. 23. As emprezas que tiverem garantias de juro, subvenção, fiança de garantia ou de subvenção provincial, submetterão á approvação do Governo, antes do começo dos trabalhos de construcção e da abertura do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos. Qualquer alteração posterior dependerá igualmente de autorização do Governo.

Art. 24. Na concessão dos favores autorizados pelo decreto de 24 de setembro de 1873 o Governo attenderá, quanto seja possivel, sem prejuizo das disposições expressas nos arts. 10 a 19 do presente regulamento, aos interesses de todas as provincias, dando preferencia ás estradas de ferro que, estando nas condições do dito art. 10, se adaptarem igualmente a um plano de viação ferrea que ligue as provincias entre si e com a Capital do Imperio.

Art. 25. Não poderá exceder a cem mil contos a somma dos capitaes das emprezas de viação ferrea, decretadas pelas assembléas provinciaes, a que fôr concedida garantia de juro, subvenção ou fiança de juros ou de subvenção nos termos dos arts. 10 a 12 e 13 a 19.

Art. 26. A despeza annual com o pagamento da subvenção e dos juros garantidos ás estradas de ferro decretadas pelas assembléas provinciaes, e de conformidade com o presente regulamento, será effectuada pelos meios ordinarios do orçamento, ou, na deficiencia destes, por operações de credito, dando de tudo conta o Governo, annualmente, á Assembléa Geral Legislativa.

Palacio do Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1874.— *José Fernandes da Costa Pereira Junior.*

Disposições especiaes sobre a concessão de estradas de ferro que teem fiança ou garantia de juros do Estado.

DECRETO N. 6.995 — DE 10 DE AGOSTO DE 1878

Estabelece bases geraes para a concessão das Estrada de Ferro com fiança ou garantia de juros do Estado.

Convindo estabelecer bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado, em virtude dos decretos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873: Hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, assignadas por João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú, do meu Conselho, Senador do Imperio, 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 10 de agosto de 1878, 57° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú.

Clausula a que se refere o decreto n. 6.995, desta data

I

DO CAPITAL GARANTIDO

E' concedida ás emprezas de estradas de ferro, em virtude dos decretos legislativos ns. 641, de 26 de junho de 1852, e 2.450, de 24 de setembro de 1873, a fiança ou garantia do Estado dos juros de 7 % ao anno sobre o capital que for fixado e reconhecido pelo Governo como necessario e sufficiente á construcção de todas as obras das estradas de ferro, cujo privilegio lhes foi dado; para acquisição do material fixo e rodante e outros; linha telegraphica; compra de terrenos; indemnizações de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes ou depois de começados os trabalhos de construcção das mesmas estradas até sua conclusão e acceitação definitiva e serem ellas abertas ao trafego publico.

§ 1.° O capital fixo mencionado nesta clausula é determinado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requesitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificio de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica.

Todos estes planos e mais desenhos, documentos e requisitos, uma vez definitivamente approvados, não poderão ser alterados, no todo ou em parte, sem prévia approvação do Governo.

Os planos e mais desenhos de detalhe necessarios á construcção das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, tunneis, ou os de qualquer edificio da estrada de ferro, bem como os necessarios ao material fixo e rodante, serão sujeitos á approvação do fiscal por parte do Governo um mez antes de dar-se começo á obra, e si, findo este prazo, não tiver a companhia solução do fiscal, quer approvando quer exigindo modificações, serão elles considerados como 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.° Si alguma alteração fôr 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 ou á fiança dos juros sobre o capital que si tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

Si, porém a alteração for feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

II

DO MODO DE TORNAR EFFECTIVA A FIANÇA OU A GARANTIA

A fiança ou garantia de juros far-se-ha effectiva, livres de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez depois de findo o semestre, durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1.° Emquanto durar a construcção das obras os juros de sete por cento (7 %) serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo, e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim as companhias apresentarão ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral que regulou a fiança ou garantia dos juros sobre o capital fixo.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras, que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.° Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á fiança ou á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pelas companhias, como sejam: taxas de transferencias de acções, etc.

§ 3.° Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluido o custo do material rodante, nem o de machinas e apparelhos 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.

§ 4.° 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 despeza de custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

§ 5.° Além da quantia necessaria á construcção das obras em cada anno, a que se refere a parte 2ª do § 1° da clausula 2ª, as companhias poderão fazer uma chamada de capitaes no principio do primeiro anno, no valor de 10 por cento (10 %) do capital garantido para attender ás despezas preliminares que tiverem feito antes de encetarem-se os trabalhos da construcção da estrada.

III

FAVORES DIVERSOS

Além da fiança ou da garantia a que se refere a clausula 1ª ficam igualmente concedidos ás emprezas das estradas de ferro os seguintes favores:

§ 1.° Privilegio pelo tempo já fixado no decreto da concessão, contado da incorporação da companhia, não podendo o Governo conceder durante esse tempo outras estradas de ferro dentro da zona de 20 kilometros medidos de um e de outro lado do eixo da estrada, e na mesma

direcção desta, salvo accôrdo com a companhia.

Esta prohibição não comprehende a construcção de outras vias ferreas que, embora partindo do mesmo ponto, sigam direcções diversas e possam approximar-se até cruzar a linha concedida, com tanto que, dentro da zona privilegiada, não recebam generos ou passageiros mediante frete ou passagem.

§ 2.° Cessão gratuita de terrenos nacionaes devolutos, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, exceptuadas as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

§ 3.° Direito de desapropriação, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, de terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias que forem precisos para as obras de que trata o paragrapho antecedente.

§ 4.° Uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos nacionaes devolutos, indispensaveis á construcção e conservação da estrada.

§ 5.° Isenção de direitos de importação sobre todo o material destinado ao leito da estrada, linha telegraphica, pontes, viaductos, estações, officinas, utensilios e trem rodante, bem como durante o prazo de 20 annos, depois de aberta ao trafego a estrada ou qualquer parte desta, dos direitos de importação sobre o carvão de pedra ou de qualquer combustivel destinado ás officinas e custeio da mesma estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto as companhias não apresentarem no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda, na provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, devidamente informada pelo engenheiro fiscal por parte do Governo, que as fixará annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Cessará este favor, ficando as companhias sujeitas ao pagamento dos direitos e á multa do dobro dos mesmos, imposta pelo Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, si provar que a companhia alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelle ministerio ou da presidencia da provincia e pagamento dos respectivos direitos.

§ 6.° Preferencia em igualdade de circumstancias, para lavrar minas na zona privilegiada, sendo expresso em contrato especial o numero de datas que o Governo julgue conveniente conceder, bem como as condições a que devem ficar sujeitas as companhias.

§ 7.° Preferencia para acquisição de terrenos devolutos nacionaes existentes, á margem da estrada, effectuando-se a venda pelo preço minimo da Lei de 18 de setembro de 1850, si as companhias distribuil-os por immigrantes ou colonos que importarem e estabelecerem, não podendo, porém, vendel-os a estes, sem estarem devidamente medidos ou demarcados, por preço excedente ao que for autorizado pelo Governo.

IV

CAUSA DE CADUCIDADE DO PRIVILEGIO, DA FIANÇA OU DA GARANTIA DE JUROS E MAIS FAVORES.

Si dentro do prazo de 12 mezes, contados da presente data não estiverem organizadas as companhias de estradas de ferro já autorizadas, caducarão o privilegio e mais favores de que tratam estas clausulas.

E si depois de organizadas as companhias decorrerem mais doze mezes, sem dar-se começo aos trabalhos de construcção da estrada, tambem caducarão os mesmos privilegios, fiança ou garantia e mais favores de que tratam as clausulas mencionadas do presente decreto, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Em todo caso nenhuma prorogação será concedida sem preceder o pagamento de um conto de réis (1:000$) de multa por cada mez da prorogação requerida.

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

Si no prazo fixado para cada empreza não estiverem concluidos todos os trabalhos de construcção da estrada, e esta aberta ao trafego publico, as companhias pagarão uma multa de 1 a 2 % por mez de demora sobre as quantias despendidas pelo mesmo Governo com a garantia até esta 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, fiança ou garantia e mais favores já mencionados, salvo caso de força maior, só pelo Governo como tal reconhecido.

V

DO TRAFEGO DA ESTRADA

As companhias obrigam-se a construir e a manter as estradas que lhes pertencem nas condições da mais perfeita segurança e regularidade a juizo do Governo e de conformidade com os regulamentos e instrucções por este já expedidos, ou que para o futuro o forem em relação ás estradas de ferro do Imperio.

No caso de interrupção do trafego, excedente de tres dias consecutivos por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr uma multa por dia de interrupção igual á renda liquida do dia anterior a ella, e restabelecerá o mesmo trafego, correndo as despezas por conta das companhias.

VI

DO TREM RODANTE

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, de carros especiaes para serviço do correio, wagons de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e, finalmente, de carros para conducção de ferro, madeira, etc.

As companhias deverão 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 wagons que proporcionalmente a ellas cabiam, as companhias serão obrigadas, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e della scientes, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, wagons e mais material exigidos pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro periodo desta clausula.

As companhias incorrerão na multa de dous a cinco contos de réis por mez de demora, além dos seis mezes que lhes 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 de material por conta das companhias.

VII

DAS TARIFAS

As tarifas dos transportes pela estrada serão organizadas pelas companhias e approvadas pelo Governo, mas nunca poderão exceder nas suas taxas as dos transportes pelos meios ordinarios.

Estas tarifas, uma vez approvadas, não poderão ser alteradas sem consentimento do Governo, emquanto subsistir a fiança ou a garantia de juros do Estado.

VIII

DAS PASSAGENS DO ESTADO

As companhias obrigam-se a transportar com abatimento de 50 %:

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

2.° 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 ou presidente da provincia;

3.° Os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.° As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidencias das provincias para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.° Todos os generos de qualquer natureza, que sejam pelo mesmo Governo ou pelos presidentes das provincias enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pelas seccas, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas do Governo, acima não especificados, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, as companhias porão ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzerem.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará ás companhias o que fôr convencionado pelo uso da estrada e todo seu material, não excedendo o valor da renda média do periodo identico nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou ao provincial serão conduzidas gratuitamente pelas companhias, em carro especialmente adoptado para esse fim.

IX

DO TELEGRAPHO

O Governo poderá realizar em toda 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 das companhias, responsabilizando-se esta pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

Emquanto isto não se realizar, as companhias são obrigadas a expedir todos os telegrammas do Governo com cincoenta por cento (50 %) de abatimento na tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

X

DO CUSTEIO DA ESTRADA

As despezas 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, depositos de qualquer natureza; do leito da estrada e todas as obras d'arte a ella pertencentes.

XI

DOS DOCUMENTOS QUE AS COMPANHIAS SÃO OBRIGADAS A EXHIBIR EM RELAÇÃO AO TRAFEGO DA LINHA.

1.° As companhias obrigam-se ainda a exhibir, sempre que lhes forem exigidos, os livros de receita e despeza 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 pelos presidentes das provincias, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou por qualquer agente deste competentemente autorizado, 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 estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidades das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias por ellas percorridas, da receita de cada uma das estações, e da estatistica de passageiros, sendo estes devidamente classificados.

2.º A acceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhes pertencerem ou á outra empreza, ficando entendido que qualquer accôrdo 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 submetter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XII

DA FISCALIZAÇÃO POR PARTE DO GOVERNO

A fiscalização da estrada e do serviço está incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo, e por elle pagos; e o exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros afiançados ou garantidos, a uma commissão 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.

XIII

DO RESGATE DA ESTRADA

O Governo terá o direito de resgatar a estrada decorridos que sejam os primeiros 30 annos contados da data da conclusão da estrada, sendo o respectivo preço regulado, em falta de accôrdo, pelo ultimo quinquennio; ficando entendido que, no caso do Governo realizar o resgate antes ou depois de expirado o prazo do privilegio designado na clausula 3ª, § 1º, o preço não será inferior ao capital afiançado ou garantido.

A importancia a que fica obrigado o Estado será paga em tantas apolices da divida publica de 6 % ao anno, quantas forem necessarias para produzir a renda liquida média no quinquennio acima mencionado, ou a média da renda que o capital afiançado ou garantido produzir nos tres ultimos annos do resgate, quando fôr este feito depois dos primeiros 30 annos e antes de findar o tempo do privilegio ou depois de findo esse tempo.

O resgate não comprehende as propriedades estranhas ao serviço e uso da estrada de ferro.

XIV

DA DIVISÃO DE LUCROS E REDUCÇÃO DE TARIFA

Logo que os dividendos excederem a oito por cento (8 %), o excedente será repartido igualmente entre o Governo e as companhias, cessando essa divisão logo que forem embolsados ao Estado os juros por este pagos.

Quando os dividendos excederem a doze por cento (12 %) em dous annos consecutivos, as companhias serão obrigadas a reduzir as tarifas si o Governo assim o julgar conveniente.

XV

DESACCÔRDO E ARBITRAMENTO

No caso de desaccôrdo entre o Governo e as companhias sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros, sendo um escolhido pelo Governo e outro pelas companhias, e um terceiro por accôrdo de ambas as partes. Si este accôrdo não fôr possivel, seguir-se-hão em tal caso as seguintes regras:

1.ª Si o accôrdo fôr sobre direitos e deveres, a questão será decidida definitivamente pelo mais antigo membro de Conselho de Estado;

2.ª Si versar sobre a execução das obras, a sorte decidirá entre quatro engenheiros nacionaes, escolhidos dous pelo Governo e dous pelas companhias.

XVI

DA ALIENAÇÃO DA ESTRADA

As companhias não poderão alienar as estradas, ou parte destas, sem prévia autorização do Governo.

XVII

DO CAMBIO PARA PAGAMENTO DA FIANÇA OU DA GARANTIA

Si os capitaes das companhias forem levantados em paizes estrangeiros, regulará o cambio de vinte e sete dinheiros (27 d.) por mil réis para todas as suas operações.

XVIII

DAS MULTAS EM GERAL

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis, e o dobro na reincidencia.

DISPOSIÇÃO GERAL

As clausulas do presente decreto serão applicadas ás estradas de ferro concedidas por virtude da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, mediante contractos celebrados com os respectivos concessionarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de agosto de 1878. — *João Lins Vieira Cansanção de Sinimbú.*

Clausulas para as concessões de estradas de ferro

DECRETO N. 7.959 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Approva as clausulas que devem regular as concessões de estradas de ferro no Imperio

Convindo uniformar os termos das concessões de estradas de ferro geraes no Imperio, hei por bem approvar as clausulas que com este baixam, e que de ora em diante devem regular as mesmas concessões.

Manoel Buarque de Macedo, 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, em 29 de dezembro de 1880, 59º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.959, desta data

I

E' concedido á companhia que organizar .....
..... privilegio por..... annos para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, na provincia ou provincias de.... .... entre..... e passando por .....

Além do privilegio, o Governo concede os seguintes favores:

1.º Cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, para o leito da estrada, estações, armazens e outras obras especificadas no respectivo contracto.

2.º Direito de desapropriar, na fórma 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 Isenção do direito de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra, indispensaveis para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional, ou na Thesouraria de Fazenda da provincia, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que procedesse licença daquelles ministerios, ou da presidencia da provincia, e pagamento dos respectivos direitos.

5.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 deve ficar sujeita a empreza.

6.º Preferencia para acquisição de terrenos devolutos existentes á 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 immigrantes ou colonos que importar e estabelecer, não podendo, porém, vendel-os a estes, devidamente medidos e demarcados, por preço excedente ao que fôr 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 immigrantes, a companhia os adquirirá á razão do preço maximo da lei, indemnizando o Estado da differença que estiver por pagar.

II

Si no prazo de..... contados desta data, não estiver incorporada a companhia, caducará a presente concessão.

III

A companhia será organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal no Imperio.

As duvidas e questões que se suscitarem estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brazileira.

IV

Os trabalhos da estrada começarão no prazo de.... mezes, contados da data da approvação da planta geral e do perfil longitudinal da linha; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar todos concluidos no prazo de...

V

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos esses trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido á companhia com o visto do chefe da Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e outro ficará archivado no mesmo ministerio.

VI

... mezes depois de incorporada a companhia, serão apresentados ao Governo a planta geral da linha concedida e um perfil longitudinal, com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traço será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura e a configuração do terreno 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, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possivel, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas.

Nessa planta serão indicadas todas 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 sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos córtes e aterros. Indicará, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação.

1.° As distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

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

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

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

O perfil longitudinal será acompanhado por um certo numero de perfis transversaes, inclusive o perfil typo da estrada de ferro.

Estes perfis serão feitos na escala de 1 por 100.

O traçado e o perfil longitudinal poderão ser apresentados por secções, comtanto que estas se estendam de um ponto de passagem obrigado a um outro, e que no prazo marcado tenham sido apresentadas todas as secções.

VII

... mezes depois da approvação do traçado e do perfil longitudinal, a companhia apresentará projectos completos e especificados de todas as obras necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, bem como as plantas de todas as propriedades que forem necessarias adquirir por meio de desapropriação.

Os projectos das obras de arte compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de córtes transversaes e longitudinaes na escala de 1 por 100.

Os projectos das estações mais importantes e das pontes poderão, mediante prévia concessão do Governo, ser apresentados á medida que tiverem de ser executados.

Apresentará igualmente:

A relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade de obra;

A tabella da quantidade de excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação approximada dos materiaes e das distancias médias de transporte;

A tabella dos alinhamentos, raios de curvas, cótas de declividades e suas extensões;

As cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno;

Os desenhos dos trilhos e accessorios em grandeza de execução.

A companhia deverá tambem apresentar os dados e informações que tiver colligido sobre a população, industria, commercio, riqueza e composição mineralogica da zona percorrida pela estrada.

VIII

Antes de resolver sobre os projectos submettidos á sua approvação, poderá o Governo mandar proceder, a expensas da companhia, as operações graphicas necessarias ao exame dos projectos e poderá modificar esses projectos como julgar conveniente.

O Governo poderá designar os pontos em que devem ser estabelecidas as estações e paradas.

A companhia não poderá, sem autorização expressa do Governo, modificar os projectos approvados.

Todavia, não obstante a approvação do perfil longitudinal, a companhia poderá fazer as modificações necessarias ao estabelecimento das obras de arte, passagens de nivel e paradas indicadas no projecto approvado.

A approvação dos projectos apresentados pela companhia não poderá ser invocada para justificar a revogação de nenhuma destas condições.

IX

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. O raio minimo será de... metros.

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

A declividade maxima será de...

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em uma destas uniformar as condições technicas, de modo a effectuar o melhor aproveitamento de força dos motores.

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 possivel o emprego de fortes declives.

Sobre as grandes pontes e viductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequenos raios ou as fortes declividades, afim de evitar a producção 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.

X

A estrada poderá ser 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 (1^m,60 1^m,00 ou da estrada em que se entroncar ou fôr prolongamento).

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

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

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

XI

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crie obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de communicação existentes não receba senão 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, porém, 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 dia e noite. Terá, neste 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, precedendo consentimento do Governo, e, quando fôr de direito, da Camara Municipal, e 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 fins industriaes ou agricolas, e permittirá 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 viductos sobre os rios e canaes terão a canacidade necessaria para que a navegação não seja embaraçada.

Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de communicação ordinarias, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viductos, 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 communicação 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 communicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão sempre cancellas ou barreiras vedando a circulação da via de communicação ordinaria na occasião da passagem dos trens; havendo, além disso, uma casa de guarda todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

XII

Nos tunneis, como nos viductos inferiores, deverá haver um intervallo livre nunca menor de 1^m,50 de cada lado dos trilhos. Além disso, haverá de distancia em distancia, no interior dos tunneis, nichos de abrigo.

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

XIII

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 accôrdo entre a companhia e o Governo. A companhia será obrigada a ministrar os apparelhos e pessoal necessario ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Na superstructura das pontes, as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo 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 estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XIV

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

As estações conterão salas de esperas, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamentos e embarques 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 accôrdo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pela necessidade da lavoura, commercio e industria.

XV

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 de ferro ou do trafego.

XVI

O material rodante (locomotivas, tenders e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias de qualquer natureza) será construido de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros. O Governo poderá prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

Esse material compor-se-ha, para a abertura de toda a linha ao trafego.

XVII

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XVIII

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do regulamento de 26 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 clausulas deste contracto.

XIX

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 dependencias, 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, excedente 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.

XX

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 e apparelhos 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.

XXI

Durante o tempo da concessão, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de... (20 kilometros no maximo) kilometros, limitada por duas linhas parallelas ao eixo da estrada.

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, com tanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

XXII

A fiscalização da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

E' livre ao Governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e trabalhos da construcção, afim de examinar se são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXIII

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

XXIV

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 acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXV

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios

de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

As tarifas serão tambem revistas, pelo menos, todos os cinco annos.

XXVI

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, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXVII

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 consentimento do Governo, sendo o publico avisado por meio de annuncios affixados nas estações e incertos nos jornaes. Si a companhia fizer transportes por preços inferiores aos das tarifas sem aquelle prévio consentimento, o Governo poderá applicar a mesma reducção a todos os transportes de igual categoria, isto é, pertencentes á mesma classe de tarifa, e os preços assim reduzidos não tornarão a ser elevados, como no caso de prévio consentimento do Governo, sem autorização expressa deste, avisando-se o publico com um mez pelo menos de antecedencia.

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

XXVIII

A Companhia obriga-se a transportar com abatimento de 50 %:

1.° As autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens quando forem em diligencia;

2.° A 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 autorizadas;

3.° Aos colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios;

4.° As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelas presidencias das provincias, para serem gratuitamente distribuidas aos lavradores;

5.° 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 quinze por cento (15%).

Terão tambem abatimento de 15% os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamentos da propria 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 transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado, pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

As malas do Correio e seus conductores, os funccionarios encarregados por parte do Governo do serviço da linha telegraphica, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou provincial, serão conduzidos gratuitamente, em carro especialmente adaptado para esse fim.

XXIX

Logo que os dividendos excederem de 12%, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transporte.

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

XXX

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 indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

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

XXXI

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 fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXXII

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos... annos desta data.

O preço do resgate será regulado, em falta de accôrdo, 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.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio de... annos, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se achar, comtanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se

tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna de 6 % 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.

XXXIII

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

Poderá, mediante consentimento do Governo, arrendar a estrada e o material fixo a outra companhia ou empreza, á qual passará a propriedade do material rodante e os direitos e obrigações deste contracto referentes ao custeio da estrada.

XXXIV

A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar nos diversos serviços da estrada sinão pessoas livres.

XXXV

No caso de desaccôrdo entre o Governo e a companhia, sobre a intelligencia das presentes clausulas, esta será decidida por arbitros nomeados...

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

XXXVI

Pela inobservancia de qualquer das presentes condições, poderá o Governo impor multas de duzentos mil réis até cinco contos de réis e o dobro na reincidencia.

XXXVII

Para garantia da execução do contracto que celebrar, o concessionario depositará no Thesouro Nacional, antes da assignatura do mesmo contracto, a quantia de..... em dinheiro ou titulos da divida publica.

XXXVIII

Si decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, e for declarado caduco o contracto, o concessionario ou a companhia perderá em beneficio do Estado a caução prestada.

Esta será completada á medida que della forem deduzidas as multas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

Disposições complementares sobre concessões de estradas de ferro com garantia ou fiança de juros

DECRETO N. 7.960 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1880

Altera as clausulas do decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878

Hei por bem alterar as clausulas a que se refere o decreto n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, que estabeleceu bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado; de conformidade com as que com este baixam, assignadas por Manoel Buarque de Macedo, 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 29 de dezembro de 1880, 59° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Buarque de Macedo.

Clausulas a que se refere o decreto n. 7.960, desta data

I

As concessões que de ora em diante se fizerem de estradas de ferro com subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, serão reguladas, em tudo que não fôr relativo á mesma subvenção, fiança ou garantia, pelo decreto n. 7.959, desta data.

II

O referido decreto será applicavel ás estradas de ferro já contractadas, si a estas tiver o Governo de conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros.

Neste caso, porém, como no da clausula antecedente, as disposições do decreto n. 7.959, desta data, serão completadas pelas do de n. 6.995, de 10 de agosto de 1878, quanto á apresentação prévia de planos geraes, orçamento das obras, fórma de pagamento e remissão da fiança ou garantia de juros; additando-se o que interessar á subvenção kilometrica, si esta fôr concedida.

III

O Governo poderá conceder, autorização a uma empreza, ou companhia, para fazer a expensas desta os estudos completos de uma estrada de ferro a que o mesmo Governo se proponha conceder subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros, nos termos da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873; fazendo sómente effectivo o favor depois de approvados esses estudos.

IV

Si, construida a estrada, se reconhecer por exames, a que o Governo mandará proceder, que o maximo do capital afiançado ou garantido foi excedido por causas imprevistas, ou por emprego justificado do mesmo capital, o Governo concederá a fiança ou garantia de juros ao excedente, si para isto estiver autorizado pela lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873, ou por outra que a tenha substituido ou ampliado; no caso contrario recommendará a concessão da nova fiança ou garantia ao Poder Legislativo.

V

Todas as economias que por qualquer motivo se fizerem na execução de uma estrada de ferro com fiança ou garantia de juros, resultarão em beneficio do Estado, dando logar a uma reducção correspondente no capital afiançado ou garantido.

Fica expresso ou entendido que em caso algum o Estado se obrigará a pagar juros sobre quantias que não tenham sido despendidas com obras e material da estrada, ou em serviços que, a juizo do Governo, a esta interessarem directamente.

VI

Nos contractos que se celebrarem para a concessão de subvenção kilometrica, fiança ou garantia de juros ás estradas de ferro, serão reproduzidas todas as condições do presente decreto e as dos de ns. 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, desta data, que devam constituir os mesmos contractos; de fórma que as emprezas ou companhias contratantes tenham, por este meio, conhecimento immediato de todos os seus direitos e obrigações.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1880. — *Manoel Buarque de Macedo.*

DECRETO N. 237 — DE 1 DE MARÇO DE 1890

Rectifica a clausula XXI do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro.

O Marechal Manoel Deodoro da Fonseca, chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e Armada em nome da Nação, considerando que a redacção da clausula XXI do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, relativa á zona privilegiada das estradas de ferro tem dado logar a duvidas que convém esclarecer e evitar, resolve rectifical-a, substituindo-a pela seguinte, que deverá prevalecer na interpretação das clausulas correspondentes das concessões de identica especie, feitas em data posterior a do supracitado decreto: «Durante o tempo da concessão, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de.... (20 kilometros, no maximo) para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta. 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.»

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

Sala das sessões do Governo Provisorio, da Republica dos Estados Unidos do Brazil, em 1 de março de 1890, 2° da Republica.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glycerio.

DECRETO N. 862 — DE 16 DE OUTUBRO DE 1890

Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal.

O Generalissimo Manoel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brazil, constituido pelo Exercito e Armada, em nome da Nação:

Considerando que é de alta conveniencia estreitar os laços de relações politicas e commerciaes dos differentes Estados do Brazil entre si e com a Capital Federal:

Considerando que dest'arte para a communhão brazileira accentua-se a homogeneidade de interesses, penhor da integridade nacional;

Considerando que, além de justo, é conveniente abrir as riquissimas zonas de Goyaz e Matto Grosso ao commercio e á industria, trazendo-as ao convivio do progresso e alargando o campo de fecunda immigração que traz rapido e efficaz concurso á grandeza nacional;

Considerando que a viação aperfeiçoada, valorizando essas opulentas regiões, trará prodigioso augmento á renda e á riqueza publica;

Considerando que as grandes linhas de communicação norte-sul e éste-oeste aproveitam ás vias fluviaes interiores, ás quaes póde ligar-se a viação de todos os Estados Unidos do Brazil;

Considerando que essas linhas evidentemente offerecem á Nação poderosos elementos de segurança e paz, e,

Attendendo, finalmente, ao parecer da commissão de viação geral e aos estudos que desde longos annos teem sido feitos sobre este objecto, e tendo, outrosim, ouvido o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:

Resolve:

Art. 1.° Decretar o estabelecimento das seguintes linhas ferreas e fluviaes, fazendo as concessões respectivas:

1.° A' companhia da estrada de ferro Mogyana, no prolongamento da mesma estrada, a partir da estação do Jaguára até a cidade de Catalão, no Estado de Goyaz.

2.° Ao Banco União de S. Paulo, ou á empreza que organizar, de uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente, entre Uberaba e S. Pedro de Uberabinha, do prolongamento da estrada Mogyana, precedentemente indicado, dirija-se á villa de Cochim, no Estado de Matto Grosso, passando nas immediações ou abaixo da fóz do rio Meia Ponte, no Estado de Goyaz.

3.° A' companhia da estrada de ferro do Oeste de Minas, do prolongamento da sua linha, a partir da estação de Perdões, de um lado até a cidade de Catalão, e do

outro até a Estrada de Ferro Central do Brazil no ponto que melhor convier entre as estações do Commercio e da Barra Mansa, e de uma linha que, partindo do ponto mais conveniente do mencionado prolongamento, dirija-se, de um lado para o logar que mais convenha no prolongamento da Mogyana, passando pelo Araxá ou suas proximidades, e do outro para o rio Paracatú, de modo a poder utilizar a respectiva navegação.

4.° Ao engenheiro Francisco Murtinho e ao Banco Constructor do Brazil, ou á empreza que organizarem, de uma estrada de ferro que, partindo de Catalão e passando pelas cidades de Goyaz, de Cuyabá, de S. Luiz de Caceres, e logar navegavel do rio Guaporé, termine no Estado de Matto Grosso, em ponto limitrophe com a Republica da Bolivia, devendo servir á navegação do Araguaya e do rio das Mortes directamente ou por meio de ramaes.

5.° Ao engenheiro Vicente Alves Pessoa Filho e a Francisco Mendes da Rocha, ou á empreza que organizarem, de uma estrada de ferro que, partindo de Catalão, dirija-se para Palmas ou o ponto inicial mais conveniente da navegação do rio Maranhão no de Goyaz.

6.° Ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, ou á empreza que organizar:

a) de uma estrada de ferro, que, partindo de Patos ou de Alcobaça á margem do rio Tocantins, termine no ponto denominado Praia da Rainha ou em suas proximidades á margem do mesmo rio;

b) de uma linha de navegação a vapor no rio Tocantins, de Belém, capital do Estado do Pará, ao ponto inicial da estrada de ferro precedente, e de outra no mesmo rio comprehendida entre o ponto terminal da alludida estrada e a cidade do Porto Nacional ou a de Palmas, de modo a poder ligar-se a estrada de ferro mencionada no numero 5° deste artigo;

c) de linhas de navegação a vapor nos rios Araguaya e das Mortes em todas as secções navegaveis, podendo estender-se aos affluentes destes rios, bem como aos do Tocantins.

Art. 2.° Conceder para esse fim os seguintes favores, salvos os direitos de terceiros:

1°, privilegio por 60 annos para a construcção, uso e goso das linhas ferreas mencionadas no artigo precedente, e, outrosim, garantia de juros de 6 % ao anno, durante 30 annos, sobre o capital que fôr empregado, até ao maximo correspondente a 30:000$ por kilometro;

2°, privilegio por 25 annos para uso e goso das linhas de navegação, e subvenção annual por 20 annos de 30:000$ para a do Baixo Tocantins, de 60:000$ para a do trecho desse rio acima da estrada de ferro, e de igual importancia para a do Araguaya e rio das Mortes;

3°, cessão gratuita de terrenos devolutos em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado das vias ferreas e fluviaes;

4°, isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios ao estabelecimento das mesmas linhas, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para o respectivo custeio.

Art. 3.° O Governo Federal chama a si as responsabilidades do Estado de Minas Geraes, as quaes serão substituidas pelas que resultam da presente concessão, relativamente aos contractos concernentes ás referidas linhas ferreas, que ficam declaradas de interesse geral.

Art. 4.° Nos contractos que forem celebrados para execução deste serviço serão observadas as clausulas, integraes deste decreto, que baixam assignadas pelo General Francisco Glycerio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o faça executar.

Sala das sessões do Governo Provisorio, 16 de outubro de 1890.

MANOEL DEODORO DA FONSECA.

Francisco Glycerio.

Clausulas a que se refere o decreto numero 862, desta data

I

Além do privilegio de que trata o presente decreto, o Governo concede:

1°, concessão gratuita dos terrenos devolutos e nacionaes e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata, comtanto que a área total de taes terrenos não exceda á que corresponder á média de 10 kilometros para cada lado da extensão das referidas linhas.

A companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 annos, a contar da data presente, sob pena de perder o direito aos que tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo;

2°, isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á construcção, bem como sobre o carvão de pedra indispensavel para as officinas e custeio da estrada.

Esta isenção não se fará effectiva emquanto a companhia não apresentar, no Thesouro Nacional ou na Thesouraria de Fazenda do Estado, a relação dos sobreditos objectos, especificando a respectiva quantidade e qualidade, que aquellas repartições fixarão annualmente, conforme as instrucções do Ministerio da Fazenda.

Cessará o favor, ficando a companhia sujeita á restituição dos direitos que teria de pagar e á multa do dobro desses direitos imposta pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas ou pelo da Fazenda, si se provar que ella alienou, por qualquer titulo, objectos importados, sem que precedesse licença daquelles Ministerios ou do Governador do Estado, e pagamento dos respectivos direitos;

3°, direito de desapropriar, na fórma do decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, predios e bemfeitorias, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos;

4°, preferencia, em igualdade de circumstancias, para lavras de minas na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgar conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a empreza.

II

Si no prazo de um anno, contado desta data, não estiver incorporada a companhia, caducará a respectiva concessão.

III

Os trabalhos da estrada de ferro começarão no prazo de seis mezes depois de approvados os estudos, inclusive o orçamento, e fixado o respectivo capital garantido dentro do limite estabelecido de 30:000$ por kilometro; e proseguirão sem interrupção, devendo ficar concluidos no prazo maximo correspondente a 100 (cem) kilometros de estrada por anno, a contar do começo do segundo anno, depois de encetada a construcção do primeiro trecho.

A fixação do capital garantido para cada secção será provisoria, devendo ser revista depois de concluida toda a estrada, para o fim de ser definitivamente observado o limite alludido, á vista dos orçamentos approvados de todas as secções.

A construcção a cargo da Companhia Oeste de Minas poderá ser iniciada na estação de Perdões em direcção a Catalão, comtanto que ao mesmo tempo o seja no trecho comprehendido entre Perdões e a Estrada de Ferro Central do Brazil, salvo o caso de força maior.

A da estrada de ferro de Cuyabá ao ponto terminal limitrophe com a Republica da Bolivia terá começo depois de construido o trecho entre Cuyabá e Catalão.

IV

Os trabalhos de construcção não poderão ser encetados sem prévia autorização do Governo; para isso os projectos de todos os trabalhos serão organizados em duplicata e submettidos á approvação do mesmo Governo. Um dos exemplares será devolvido, depois de rubricado pelo chefe da 1ª Directoria das Obras Publicas do Ministerio da Agricultura, e o outro ficará archivado no mesmo Ministerio.

V

Os estudos definitivos e o orçamento da estrada serão apresentados á approvação do Governo por secções de extensão não inferior a 100 (cem) kilometros comprehendidos entre pontos obrigados de passagem; fica marcado o prazo maximo de dous annos, contados da presente data, para apresentação dos da primeira secção; os das secções seguintes serão apresentados até seis mezes antes de terminado o prazo para a conclusão do trecho anterior.

Constarão taes estudos dos seguintes documentos:

1.° Planta geral da linha e um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem.

O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sôbre a planta geral, na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno 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, mattas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possivel, 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 sentido das curvas.

O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas, e de 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos córtes 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 desenvolvimento e raio das curvas.

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

2.° Perfis transversaes na escala de 1|200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3.° Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compor-se-hão de projectos horizontaes e verticaes, de secções transversaes e longitudinaes, na escala do 1|200.

4.° Plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio de desapropriações.

5.° Relação das pontes, viaductos, pontilhões e bueiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidade da obra.

6.° Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel, e bem assim a das distancias médias do transporte.

7.° Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, inclinação e extensão das declividades.

8.° Cadernetas authenticas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

9.° Tabella dos preços compostos e elementares em que basear-se o orçamento.

10. Orçamento da despeza 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 especiaes;
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;
VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;
IX. Telegrapho electrico;
X. Administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção;
XI. Relatorio geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada.

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

VI

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel. 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 %, limite que só será attingido em casos excepcionaes.

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma destas, uniformizar as condições technicas de modo a effectuar o melhor aproveitamento da força dos motores.

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

Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequeno raio ou as fortes declividades, afim de evitar a producção 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.

VII

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 declive necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

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

VIII

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não crêe obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de communicação 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, porém, 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 a 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 diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo e, quando fôr de direito, da Camara Municipal e 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 fins industriaes ou agricolas, e permittirá 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 communicação 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 de 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 communicação 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 communicação ordinaria um angulo menor de 45°.

Os cruzamentos de nivel terão cancellas ou barreiras para vedarem durante a passagem dos trens a circulação da via de communicação ordinaria, si esta fôr nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, podendo este exigir, além disso, uma casa de guarda, sempre que reconhecer essa necessidade.

IX

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

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

As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de communicação existentes.

X

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, 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 accôrdo entre a companhia e o Governo.

A companhia será obrigada a ministrar os apparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaios, etc.

Nas superstructuras das pontes as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo 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 estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de marcadorias quanto possivel carregados.

As despezas destas experiencias correrão por conta da companhia.

XI

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 sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, 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 accôrdo 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.

XII

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 de ferro ou do trafego.

XIII

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (tender), de carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, de carros especiaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e, finalmente, de carros para conducção de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvado.

Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que fôr adoptado de accôrdo com o Governo.

O Governo poderá prohibir o emprego do 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 aberto 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 vagões 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, vagões e mais material exigido 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.

XIV

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro, correrão exclusivamente e sem excepção por conta da companhia.

XV

A companhia será obrigada a cumprir as disposições do regulamento de 26 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.

XVI

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 dependencias, como o material rodante, sob pena de multa, sus-

pensão de concessão ou de ser a conservação feita pelo Governo, á custa da companhia. No caso de interrupção de trafego, excedente de 30 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo terá o direito de impôr 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.

XVII

A companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção de estrada, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparelhos electricos pertencentes ao mesmo Governo.

XVIII

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 da estrada e na mesma direcção desta.

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.

XIX

A fiscalizaçao da estrada e do serviço será incumbida a um engenheiro fiscal e seus ajudantes, nomeados pelo Governo e por elle pagos, aos quaes compete velar pelo fiel cumprimento das presentes condições.

O exame, bem como o ajuste de contas de receita e despeza para o pagamento dos juros garantidos, compete a uma commissão 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 pelo Governador do Estado.

E' livre ao Governo, em todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XX

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 ou reconstrucção total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma companhia.

XXI

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 acquisição ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXII

Os preços de transporte serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de conducção no tempo da organização das mesmas tarifas.

Logo que se verificar a juncção das linhas que fazem objecto da presente concessão, as companhias serão obrigadas a estabelecer trafego mutuo e tarifas differenciaes reciprocas.

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

XXIII

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, os animaes domesticos e outros, e os valores que lhe forem confiados.

XXIV

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

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

XXV

A companhia obriga-se a transportar gratuitamente:

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

2.° As sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos governadores dos Estados para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores;

3.° As malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou do Estado, sendo os transportes effectuados em carro especialmente adaptado para esse fim.

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

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

2.° 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 ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Governador do Estado ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3.° Todos os generos de qualquer natureza que sejam, pelo Governo ou pelo Governador do Estado, 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 dos Estados, não especificados acima, serão transportados com abatimento de quinze por cento (15 %).

Terão tambem abatimento de 15 % os transportes de materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada, e destinados ás obras municipaes dos municipios servidos pela estrada.

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso o Governo, si o preferir, pagará á companhia o que fôr convencionado pelo uso da estrada e todo o seu material, não excedendo o valor da renda média, de periodo identico, nos ultimos tres annos.

XXVI

Logo que os dividendos excederem a 12 %, o Governo terá o direito de exigir a reducção das tarifas de transporte.

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

XXVII

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 indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

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

XXVIII

Na época fixada para a 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 fôr descurada, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregal-a naquelle serviço.

XXIX

O Governo terá o direito de resgatar a estrada depois de decorridos 30 annos desta data.

O preço do resgate será regulado em falta de accôrdo 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 esse 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 acharem, comtanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da mesma estrada.

A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica.

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.

XXX

A companhia não poderá alienar a estrada ou parte desta sem prévia autorização do Governo.

XXXI

E' concedida á companhia a garantia de juros de 6 % ao anno sobre o capital que, dentro do maximo correspondente a 30:000$ por kilometro, fôr fixado e reconhecido pelo Governo como necessario á construcção de todas as obras da estrada, para acquisição do respectivo material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnização de bemfeitorias e quaesquer despezas feitas antes e depois de começados os trabalhos de construcção da mesma estrada, até sua conclusão e acceitação definitiva e ser ella aberta ao trafego publico.

Si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro, regulará o cambio de 27 dinheiros por 1$ para todas as operações.

§ 1.° O capital a que se refere a presente disposição será fixado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza, ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica, apresentados ao Governo de conformidade com a clausula V.

Além desses planos e mais desenhos de caracter geral exigidos, a companhia sujeitará á approvação do fiscal por parte do Governo os de detalhe necessarios á consideração das obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, 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 so-

lução 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; si as não fizer, será deduzida do capital garantido a somma gasta na obra executada sem a modificação exigida.

§ 2.° Si alguma alteração fôr 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.

Si, porém, a alteração fôr feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

XXXII

A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos dentro do terceiro mez, depois de findo o semestre durante o prazo de 30 annos, pela seguinte fórma:

§ 1.° Emquanto durar a construcção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construcção das obras em cada anno. Para esse fim a companhia apresentará ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral, que serviu de base para fixação do capital garantido.

Decorrido que seja o primeiro anno da entrada das chamadas, cessarão os juros até a conclusão das obras que deviam ser executadas nesse anno. Construidas que sejam ellas, continuará o pagamento dos juros.

§ 2.° Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditadas á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes cobradas pela companhia, como sejam as de transferencias de acções, etc.

§ 3.° Nos capitaes levantados durante a construcção não será incluido o custo do material rodante, nem o de machinas e apparelhos 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.

§ 4.° Si, porém, convier á companhia levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderá fazel-o desde que o deposito no Thesouro Nacional ou na Delegacia em Londres, para ser reembolsado á medida que a despeza da construcção o exigir e mediante pedido dirigido ao Ministerio da Agricultura com a antecedencia de 90 dias.

Neste caso os juros garantidos de 6 % ao anno serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

§ 5.° 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 despeza 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 fôr por mais de tres mezes, caducarão o privilegio, a garantia e mais favores acima mencionados, salvo caso de força maior, julgado tal pelo Governo, e sómente por elle.

Si no prazo fixado na clausula 3ª 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 mez 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.

A perda do privilegio e da garantia de juros e mais favores não será extensiva á parte da estrada que estiver concluida.

XXXIV

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, depositos de qualquer natureza, do leito da estrada e todas as obras de arte a ella pertencentes.

XXXV

1.° 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, prestar todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo em relação do trafego da mesma estrada ou pelo Governador do Estado, pelos fiscaes por parte do mesmo Governo ou quaesquer agentes destes, competentemente autorizados; e bem assim a entregar semestralmente aos supraditos fiscaes ou ao Governador do Estado um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos em construcção e da estatistica do trafego, abrangendo as despesas do

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 da estatistica 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.° A acceitar 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 empreza, ficando entendido que qualquer accôrdo 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.° A submetter á approvação do Governo, antes do começo do trafego, o quadro dos seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XXXVI

O prazo do privilegio será contado da data em que começar a navegação franca de qualquer dos rios mencionados.

XXXVII

Logo que 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 este pagos.

XXXVIII

A cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, isenção de direitos de importação e o direito de desapropriação se farão effectivos nos mesmos termos dos ns. 1 a 3 da clausula I no que fôr applicavel e ficando reduzido ao prazo de 25 annos do privilegio o de 50 annos marcado no primeiro dos numeros indicados para a utilização dos terrenos.

XXXIX

A subvenção annual se fará effectiva, relativamente a cada uma das secções navegaveis especificadas, a contar da data em que fôr estabelecida a navegação depois de realizados os melhoramentos correspondentes que o concessionario obriga-se a effectuar de conformidade com a clausula seguinte.

XL

O concessionario obriga-se a fazer, á sua custa, os trabalhos e obras necessarios para melhorar o leito do rio Araguaya desde Santa Maria até ao ponto de sua confluencia com o rio Tocantins, e deste ultimo rio, a partir do ponto terminal da estrada de ferro até a cidade do Porto Nacional ou á de Palmas, e, bem assim, a fazer os estudos necessarios para determinar as secções navegaveis dos respectivos affluentes.

Nos trabalhos e obras a realizar para esse fim se terão em vista as seguintes condições da navegação a estabelecer: profundidade minima na estiagem 0m,60; largura minima dos canaes 16 metros, e velocidade maxima 13 kilometros, para que possam ser empregados vapores de 0m,40 de calado.

XLI

Effectuado o melhoramento nas condições expostas, será apresentada ao Governo, por intermedio do fiscal, uma planta indicando os trabalhos feitos afim de poder ser autorizado o estabelecimento da navegação para a effectividade da respectiva subvenção.

XLII

Na linha de navegação do baixo Tocantins se effectuará, pelo menos, uma viagem redonda por mez, e nas mais linhas se farão seis viagens redondas por anno no minimo.

Este numero de viagens, bem como o material fluctuante empregado poderão ser augmentados proporcionalmente ao desenvolvimento do trafego a juizo do Governo, caso o concessionario por si proprio não attenda á necessidade de semelhante augmento.

Da decisão do Governo, porém, haverá recurso voluntario para o arbitramento na fórma da clausula LIX.

Sem prejuizo das viagens entre os pontos extremos das secções navegaveis, poderá o concessionario estabelecer, de accôrdo com o Governo, viagens regulares entre pontos intermedios.

XLIII

O numero das escalas dos vapores, o dia e a hora da partida e da chegada dos mesmos, os preços dos transportes, serão determinados em tabellas approvadas pelo Ministerio da Agricultura, as quaes serão revistas pelo menos de tres em tres annos.

O preço da tonelada-kilometro transportada não excederá em caso algum de 40 réis.

As tarifas serão além disso differenciaes.

XLIV

Nas estações do concessionario o Governo terá o direito de exigir um compartimento com as necessarias accommodações para a agencia do Correio, e poderá nomear o mesmo empregado do concessionario para o logar de agente, si assim o reclamar o serviço publico.

XLV

O concessionario transportará gratuitamente nos seus vapores:

1.° Quaesquer valores remettidos por ordem do Governo;

2.° As malas do Correio, as quaes poderão ser acompanhadas de um empregado da respectiva repartição, com di-

reito á passagem de ré, livre de toda a despeza, correndo tambem por conta dos concessionarios o embarque e o desembarque das malas;

3.° O fiscal do Governo com direito á passagem de ré e á comedorias.

Os transportes da força publica ou de escoltas conduzindo presos terá o abatimento de 50 % sobre os preços ordinarios, e, em geral, qualquer transporte por conta do Governo Geral ou do Estado o abatimento de 20 %.

XLVI

As materias inflammaveis e explosivas só poderão ser recebidas e transportadas em botes, lanchas ou em vapores especialmente destinados para esse fim.

XLVII

O Governo Federal e os governadores dos Estados poderão lançar mão dos vapores do concessionario para o serviço do Estado, em circumstancias imperiosas e imprevistas, mediante prévio accôrdo sobre o preço, quer do fretamento, quer da compra; tomar-se-ha, porém, para base o seguinte:

O fretamento será regulado pelo maior rendimento, que dentro do anno obtenha o concessionario em uma das viagens da linha.

A compra o será pelo valor que tiver o navio no ultimo balanço, abatendo-se 10 %.

XLVIII

No caso de compra, o concessionario será obrigado a substituir os vapores que ceder ao Estado por outros nas condições do contracto e dentro do prazo de um anno.

XLIX

O typo do material fluctuante que houver de ser empregado na navegação, será sujeito á approvação do Governo.

O concessionario é obrigado a ter em serviço o material necessario para a boa execução do contracto.

O material fluctuante será revistado de seis em seis mezes pelo fiscal do Governo, nos portos que elle designar.

L

O Governo nomeará um fiscal, por elle pago, ao qual incumbirá velar pelo fiel cumprimento do contracto, podendo ter os ajudantes que forem necessarios.

LI

O concessionario remetterá annualmente á Secretaria de Estado do Ministerio da Agricultura mappas estatisticos dos trabalhos feitos, do trafego effectuado e do estado financeiro da empreza, segundo os modelos adoptados; e prestará as mais informações que lhes forem exigidas officialmente.

LII

O concessionario obriga-se a apresentar, antes de estabelecida a navegação, uma tabella das distancias a percorrer.

LIII

Os vapores e barcas empregados gosarão dos privilegios e isenções dos paquetes, observando-se a respeito da sua tripolação o mesmo que se pratica com os navios de guerra nacionaes; o que, entretanto, não os isentará dos regulamentos policiaes e da Alfandega.

LIV

Durante o tempo do privilegio o concessionario é obrigado a manter em perfeito estado de conservação as obras de melhoramento que executar, podendo o Governo, na falta de cumprimento desta clausula, fazer por conta do mesmo concessionario os trabalhos necessarios.

Findo o prazo do privilegio reverterão para a União, sem indemnização alguma, as obras que o concessionario houver executado no leito dos rios para facilitar a navegação.

O concessionario será preferido em igualdade de condições para os favores que o Governo quizer de novo conceder para a navegação de que se trata.

LV

Ficam marcados os seguintes prazos:

1.° De dous annos para o começo das obras do melhoramento dos rios, e o de seis annos para a respectiva conclusão;

2.° O de dous annos para o restabelecimento da navegação no baixo Tocantins, e o de sete annos para o das mais secções.

Todos estes prazos serão contados desta data

LVI

O concessionario fica sujeito ás seguintes multas, salvo caso de força maior:

1.ª Da quantia equivalente á subvenção respectiva, si não effectuar alguma das viagens estipuladas;

2.ª De 200$ a 500$, além da perda da respectiva subvenção na parte correspondente aos kilometros não navegados, si a viagem começada fôr interrompida;

3.ª De 50$ a 200$ pela demora na entrega ou recebimento das malas do Correio, pelo extravio ou máo acondicionamento destas;

4.ª De 50$ a 200$ por carta ou objecto postal que transportar sem estar devidamente franqueado e inutilizados os sellos;

5.ª De 100$ a 300$ pela inobservancia de alguma das presentes clausulas, para a qual não haja pena especial;

6.ª Da metade da subvenção annual, si fôr interrompido o serviço por mais de tres mezes.

LVII

A perda do privilegio e mais favores em virtude de caducidade da concessão não affectará a secção fluvial onde a navegação achar-se estabelecida em conformidade com as respectivas clausulas, que continuarão a vigorar relativamente a esta parte.

LVIII

Si o concessionario o exigir, o Governo fará cessar a execução do serviço a que se refere o contracto celebrado em 18 de junho do corrente anno, na cidade de Goyaz, pela Thesouraria de Fazenda com os cidadãos Luiz Guedes de Amorim e Adolpho da Costa Amorim, para a navegação do rio Araguaya, e approvado pelo aviso do Ministerio da Agricultura n. 106, de 29 de setembro proximo passado, em virtude e nos termos da clausula XII do mesmo contracto, transferindo ao concessionario, em seguida, o referido serviço nas condições estipuladas naquelle acto.

LIX

No caso de desaccôrdo entre o Governo e o concessionario sobre a intelligencia das presentes clausulas, será esta decidida por arbitros nomeados um pelo Governo e outro pelo concessionario.

Si os arbitros nomeados não chegarem a accôrdo, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o desempatador.

LX

A companhia será organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor.

Terá representante ou domicilio legal na Republica.

As duvidas e questões que se suscitarem entre a companhia e o Governo ou entre ella e os particulares, estranhas á intelligencia das presentes clausulas, serão resolvidas de accôrdo com a legislação brazileira e pelos tribunaes brazileiros.

LXI

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200$ até 5:000$, e o dobro na reincidencia.

LXII

Si, decorridos os prazos fixados, não quizer o Governo prorogal-os, poderá declarar caduco o contracto, salvo o disposto nas clausulas XXXIII e LVII.

LXIII

O contracto deverá ser assignado dentro de 15 dias, contados da publicação das presentes clausulas, sob pena de caducar esta concessão.

Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1890. — *Francisco Glycerio.*

DECRETO N. 109 — DE 14 DE OUTUBRO DE 1892

Fixa os casos de competencia dos poderes federaes para resolverem sobre o estabelecimento de vias de communicações fluviaes ou terrestres, entre a União e os Estados ou destes entre si.

O Vice-Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a seguinte lei:

Art. 1.° E' da exclusiva competencia dos poderes federaes resolver sobre o estabelecimento:

1°, das vias de communicações fluviaes ou terrestres, constantes do plano geral de viação que fôr adoptado pelo Congresso;

2°, de todas as outras que futuramente forem, por decreto emanado do Poder Legislativo, consideradas de utilidade nacional por satisfazerem as necessidades estrategicas ou corresponderem a elevados interesses de ordem politica ou administrativa.

Art. 2.° Em todos os mais aquella competencia é dos poderes estadoaes.

Art. 3.° Quando o melhoramento interessar a mais de um Estado, sobre elle resolverão os governos respectivos.

Art. 4.° Além das vias de communicação de que trata o art. 1°, poderá a União estabelecer ou auxiliar o estabelecimento de outras, precedendo, neste caso, accôrdo com os poderes competentes dos Estados ou do Estado a que possam elles interessar. Poderá tambem permittir que as linhas a que se refere o mesmo artigo sejam estabelecidas por conta de um ou mais Estados interessados, celebrando para isso, com os Governos respectivos, convenios pelos quaes fiquem garantidas a uniformidade de administração e outras conveniencias de caracter federal.

Paragrapho unico. Taes accôrdos e convenios sempre celebrados pelo Poder Executivo, só cream obrigações para a União depois de approvados pelo Congresso Nacional.

Art. 5.° Revogam-se as disposições em contrario.

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

Capital Federal, 14 de outubro de 1892, 4° da Republica.

FLORIANO PEIXOTO.

Serzedello Correia.

DECRETO N. 1.021 — DE 26 DE AGOSTO DE 1903

Manda applicar a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal o decreto n. 816, de 10 de julho de 1855, com algumas alterações.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Art. 1.° São applicaveis a todas as obras da competencia da União e do Districto Federal, executadas administrativamente, ou por contracto, as disposições do decreto legislativo n. 816, de 10 de julho de 1855, com a seguinte alteração:

Os arbitros incumbidos de fixar o valor da indemnização serão em numero de tres, sendo nomeados, um pelo respectivo Governo, outro pelo proprietario ou seus representantes legaes, e o terceiro pelo juiz.

Art. 2.° O Governo expedirá regulamento para execução da presente lei, mo-

dificando, de accôrdo com ella, o processo estabelecido pelo decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, e demais formalidades, para desapropriações, podendo consolidar as disposições vigentes. O *quantum* da indemnização ao proprietario não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida préviamente a importancia do imposto predial e tendo por base este imposto lançado no anno anterior ao da decretação da desapropriação.

§ 1.º Si a propriedade não estiver sujeita a imposto predial, o valor da indemnização será calculado pelo aluguel do ultimo anno, verificado ou estimado por arbitros.

§ 2.º Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, ou tiver cahido em estado de ruinas, a indemnização não ficará sujeita aos limites estabelecidos no regulamento.

§ 3.º Si houver urgencia, póde o Governo respectivo, depositando o maximo estabelecido, requerer ao juiz a immediata immissão na posse do immovel, até que seja regularmente verificada a importancia da indemnização. Feito o deposito, poderá, entretanto, o proprietario levantar desde logo a somma correspondente ao minimo.

§ 4.º Si, por qualquer motivo, não forem levadas a effeito as obras para as quaes foi decretada a desapropriação, é permittido ao proprietario rehaver o seu immovel, restituindo a importancia recebida, indemnizando as bemfeitorias que porventura tenham sido feitas, e augmentando o valor do predio.

§ 5.º Si a desapropriação tiver por fim a abertura de novas ruas, será facultado ao proprietario, que acceitar a indemnização por accôrdo, a acquisição dos terrenos nas novas vias de communicação, si os houver disponiveis, fixado pelo respectivo Governo o preço minimo, independente de concurrencia.

§ 6.º Si houver accumulo de serviço nos processos das desapropriações, poderá o Governo nomear, pelo Ministerio ao qual pertença a obra, uma ou mais pessoas idoneas que representem provisoriamente a Fazenda Nacional, activa e passivamente, em juizo ou fóra delle, percebendo a remuneração razoavel que fôr arbitrada pela verba consignada para as despezas de desapropriação.

§ 7.º Quando os locatarios reclamarem, em tempo opportuno, qualquer indemnização a que tenham provado direito por bemfeitorias necessarias ou uteis, que valorizem o predio, ou por haverem reconstruido o predio anteriormente á presente lei, o Governo poderá entrar em accôrdo com elles pagando-lhes o que fôr reconhecidamente justo.

Em falta desse accôrdo prevalecerão a avaliação, as regras e os limites legaes. Fica entendido que o valor pago aos locatarios não poderá ser computado na parte do proprietario, ao qual só competirá a indemnização do preço dado, segundo as regras desta lei, ao predio sem as bemfeitorias, ou ao terreno sem edificio.

§ 8.º As questões entre proprietarios e locatarios ou quaesquer terceiros não impedirão, em caso algum, o seguimento do processo da desapropriação. E, pois, em falta de accôrdo entre os interessados, o Governo depositará o preço das avaliações para que sobre elle os interessados exerçam seus direitos; e feito o deposito, o Governo entrará na posse do predio, continuando o processo desembaraçadamente.

§ 9.º Quando no predio desapropriado houver grandes installações, como de machinismos em funccionamento, o Governo poderá, si julgar justo e equitativo, indemnizar ou fazer á sua custa a despeza do desmonte e transporte dessas installações, ou apenas auxiliar com uma parte razoavel os gastos do transporte.

Art. 3.º O Governo no regulamento estabelecerá tambem as regras e formalidades para a occupação temporaria de immoveis, quando fôr indispensavel á execução das obras decretadas e para a devida indemnização aos proprietarios.

Art. 4.º Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

DECRETO N. 4.956 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1903.

Approva o regulamento de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Usando da autorização conferida pelo art. 2º do decreto n. 1.021, de 26 de agosto deste anno, resolve approvar o regulamento que com este baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Justiça e Negocios Interiores, de consolidação e modificação do processo sobre as desapropriações por necessidade ou utilidade publica para todas as obras da União e do Districto Federal.

Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1903, 15º da Republica.

FRANCISCO DE PAULA RODRIGUES ALVES.

J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 4.956, desta data.

TITULO I

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 1.º A desapropriação só pode ter logar por *necessidade* ou *utilidade* publica, legalmente verificada com excepção unica á plenitude do direito de propriedade, na fórma do art. 72, § 17, da Constituição Federal.

Art. 2.º A desapropriação por *necessidade* publica verifica-se nos seguintes casos (lei de 9 de setembro de 1826, art. 1º; decreto n. 353, de 12 de julho de 1845, art. 35):

1.º Defesa do Estado;
2.º Segurança publica;

3.º Soccorro publico em tempo de fome, ou outra extraordinaria calamidade;
4.º Salubridade publica.

Art. 3.º A desapropriação por *utilidade* publica verifica-se nos seguintes casos (decreto n. 353, de 1845, art. 1º):

1.º Construcção de edificios e estabelecimentos publicos de qualquer natureza que sejam;
2.º Fundação de povoações, hospitaes e casas de caridade ou de instrucção;
3.º Aberturas, alargamentos, ou prolongamentos de estradas, ruas, praças e canaes;
4.º Construcção de pontes, fontes, aqueductos, portos, diques, cáes, pastagens e de quaesquer estabelecimentos destinados a commodidades ou servidão publica;
5.º Construcções ou obras destinadas á decoração, ou salubridade publica.

Art. 4.º A verificação dos casos de necessidade publica, a que se destinar a propriedade particular, será feita a requerimento do procurador da Republica perante o juiz seccional do domicilio do proprietario, com audiencia deste (lei de 1826, art. 3º).

Art. 5.º A verificação dos casos de utilidade publica terá logar por acto do Congresso ou do Presidente da Republica, quanto ás obras da competencia da União, por ellas executadas, ou por emprezarios, ou companhia, a quem fôr incumbida a sua execução. E por acto do Conselho, ou do prefeito do Districto Federal, em relação ás obras de utilidade publica do municipio, por elle projectadas e executadas administrativamente, ou por contracto (decreto n. 353, de 1845, arts. 2º e 11, § 1º; decreto legislativo n. 1.021, de 26 de agosto de 1903, art. 1º).

Art. 6.º Quando fôr determinada, por lei ou decreto, qualquer obra das indicadas no art. 3º, comprehendendo no todo, ou em parte, predios e terrenos particulares, que devam ser cedidos ou desapropriados, será levantado por engenheiros o plano da obra e as plantas dos predios e terrenos comprehendidos, declarando-se os nomes das pessoas a quem pertencerem (decreto n. 353, de 1845, art. 2º).

Art. 7.º Os proprietarios dos predios e terrenos, sujeitos á desapropriação, não poderão impedir que esses terrenos ou predios sejam examinados e percorridos pelos engenheiros encarregados do levantamento dos sobreditos planos e plantas.

Os emprezarios ou companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes, no caso de recusa dos proprietarios; salvo a estes o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer bemfeitorias, que tenham sido destruidas ou damnificadas por estes exames (decreto n. 1.664, de 1855, art. 14).

Art. 8.º Approvados os planos e plantas das obras por decreto do Presidente da Republica, ou do prefeito (art. 5º), entender-se-hão desapropriados em favor da União, ou do Districto Federal, ou respectivos concessionarios, todos os predios e terrenos nelles comprehendidos, total ou parcialmente, que necessarios forem á sua execução (decreto n. 353, de 1845, art. 9º; decreto n. 1.664, de 1855, art. 2º).

Art. 9.º A transmissão da propriedade, legalmente verificada a desapropriação, tornar-se-ha effectiva pela indemnização do seu valor, fixado, na falta de accôrdo, por arbitramento, nos termos e pela fórma dos arts. 31 a 35 (decreto n. 353, de 1845, arts. 11, 30 e 32; decreto n. 1.664, de 1855, arts. 3º e 9º).

Art. 10. Nenhuma autoridade judiciaria ou administrativa poderá admittir reclamação ou contestação contra a desapropriação resultante da approvação dos planos e plantas por decreto (decreto n. 353, de 1855, art. 2º).

Art. 11. A reivindicação, resolução e quaesquer outras acções reaes não poderão sobrestar o pronunciamento da desapropriação, nem impedir o effeito da transferencia da propriedade, livre e desembargada de todos os encargos judiciaes e extrajudiciaes, salvo aos reclamantes allegarem e disputarem seus direitos sobre o preço, que fôr consignado em deposito, como indemnização, e nelle ficarão subrogados todos os onus, hypothecas e lides pendentes, quer a desapropriação se opere por sentença judicial, quer por convenção amigavel (decreto n. 353, de 1845, art. 31; decreto n. 1.664, de 1855, art. 7º; decreto n. 370, de 1890, arts. 137, § 6º, e 226, § 6º; decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 8º).

Art. 12. Os terrenos ou predios que houverem de ser desapropriados sómente em parte, si ficarem reduzidos a menos de metade de sua extensão ou privados das serventias necessarias para uso e goso dos não comprehendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indemnizados no seu todo, si assim requererem os seus proprietarios (decreto n. 353, de 1845, art. 25; decreto n. 1.664, de 1855, art. 12, n. 2).

Art. 13. Si a desapropriação tiver por fim a abertura de novas ruas, aos proprietarios, que acceitarem a indemnização por accôrdo, será facultada a acquisição dos terrenos disponiveis nas novas vias de communicação pelo preço minimo que fixar o Governo, independente de concorrencia (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 5º).

Art. 14. Si por qualquer motivo não forem levadas a effeito as obras, para as quaes fôr decretada a desapropriação, é permittido ao proprietario rehaver o seu immovel, restituindo as bemfeitorias que porventura tenham sido feitas e augmentado o seu valor locativo (decreto numero 1.021, de 1903, art. 2º, § 4º).

TITULO II

DA FÓRMA JUDICIAL DAS DESAPROPRIAÇÕES

Art. 15. A fórma judicial da desapropriação não tem outro fim sinão regular e estatuir sobre as indemnizações e prévio pagamento, ou deposito, da quantia ou quantias fixadas para o effeito da emissão da posse em favor do desapropriante ou emprezario das obras.

Art. 16. Na falta de accôrdo com os proprietarios, os procuradores seccionaes, os agentes, ou representantes que nomear

o Poder Executivo, pelo Ministerio a que pertencer as obras, quando da competencia da União, promoverão a desapropriação, pela fórma determinada no art. 18, perante o juiz seccional do Estado, em que forem situados os immoveis.

Será promovido o processo pelos procuradores da Fazenda Municipal, ou agentes que nomear o prefeito, na desapropriação para as obras da competencia do Districto Federal (decreto numero 353, de 1845, art. 10; decreto numero 1.021, de 1903, art. 2º, § 6º).

Art. 17. Os emprezarios ou companhias, incumbidos da execução das obras, promoverão as desapropriações, usando dos mesmos direitos dos procuradores da Republica e Fazenda Municipal (decreto n. 353, de 1845, art. 34; decreto n. 1.664, de 1845, art. 3º).

Art. 18. O requerimento para se instaurar o processo deverá ser instruido com os seguintes documentos (decreto n. 1.664, de 1855, art. 4º):

I, cópia do decreto que approvou o plano das obras;

II, cópia da planta especial do predio ou terreno, authenticada pela repartição competente, no tocante á sua exactidão e comprehensão do dito predio ou terreno no plano approvado;

III, certidão do imposto predial, lançado no anno anterior ao do decreto da desapropriação, si se tratar de immovel urbano;

IV, a declaração da quantia ou quantias que se offerece por indemnização ao proprietario e demais interessados.

Art. 19. Os proprietarios e interessados, que residirem no fôro da situação do immovel, serão citados pessoalmente, e si residirem fóra, ou estiverem ausentes, serão notificados por editos, com o prazo de 30 dias, para na primeira audiencia, que se seguir á citação, louvarem-se e verem louvar-se em arbitradores que procedam á alienação do immovel, sendo que não queiram acceitar a quantia ou quantias offerecidas para essa indemnização. Devendo, outrosim, declarar os nomes dos inquilinos ou rendeiros e possuidores de bemfeitorias que possam ser prejudicados pela desapropriação, e apresentar cópia authentica dos contractos que com elles tiverem, sob pena de ficarem obrigados ás indemnizações aos ditos interessados (decreto n. 353, de 1845, art. 12).

Art. 20. Nas desapropriações em que forem comprehendidos bens de orphãos, ou pessoas a elles equiparadas, seus tutores e curadores serão autorizados por simples despachos dos juizes competentes a acceitar as offertas, achando-as uteis a seus tutelados ou curatelados (decreto de 1845, art. 15; decreto de 1855, art. 6º.)

Art. 21. Decorrido o termo do edital, e accusadas as citações em audiencia, si comparecerem os proprietarios, interessados, ou seus legitimos representantes, e acceitarem as offertas, ou annuirem os procuradores ou agentes da desapropriação ás exigencias por elles feitas, o juiz mandará tomar por termo o accôrdo e o homologará por sentença.

§ 1.º Si recusarem, ou não comparecerem, proceder-se-ha na mesma audiencia á louvação dos arbitradores, engenheiros, ou peritos, nomeados um pelo proprietario ou seu bastante procurador, outro pelo agente ou representante do Governo Federal ou Municipal, e o terceiro pelo juiz.

§ 2.º Nos casos de revelia, o juiz nomeará os arbitradores que competeria ao proprietario nomear.

§ 3.º No caso de concorrerem co-proprietarios e outros interessados na indemnização, si não accordarem todos sobre a escolha do arbitrador, a sorte decidirá dentre os que por elles forem indicados (decreto n. 353, de 1845, art. 14, *alinea*).

Art. 22. Os arbitradores, louvados ou nomeados, não poderão recusar o encargo, salvo sendo empregados publicos, ou tendo algum impedimento legal (decreto n. 1664, de 1855, art. 10).

Art. 23. São impedidos para a nomeação ou louvação:

1.º Os inimigos capitaes, amigos intimos e os parentes consanguineos ou affins até o 2º grão, contado segundo o direito canonico;

2.º Os interessados nas obras ou prejudicados pela desapropriação.

Art. 24. Resolvido o incidente da louvação, o juiz designará dia e hora para o arbitramento no logar da situação do immovel notificando o escrivão aos interessados na diligencia.

Art. 25. No dia, logar e hora designados, comparecendo os arbitradores, ou substituidos os que faltarem, pela mesma fórma do art. 21, prestarão compromisso de bem e fielmente cumprirem o dever, e reunindo-se sob a presidencia do juiz, este lhes apresentará:

1.º As plantas dos immoveis sujeitos á desapropriação e os documentos offerecidos pelas partes em seu favor;

2.º As offertas e exigencias para as indemnizações.

Art. 26. As partes, ou seus procuradores, poderão apresentar resumidamente suas observações.

Art. 27. A discussão será publica, não podendo continuar além do dia designado para a diligencia; e logo que encerrada pelo juiz, os arbitradores se retirarão á sala particular e o que resolverem por maioria de votos, depois de reduzido a escripto pelo 3º e por todos assignados, será immediatamente entregue ao juiz, que homologará o laudo por sentença, condemnando nas custas a parte vencida (decreto n. 353, de 1845, art. 28; decreto n. 1.664, de 1855, art. 9º).

§ 1.º Si as indemnizações não excederem ás offertas, ou ás exigencias, serão condemnados aquelles que as tiverem recusado.

§ 2.º Si a indemnização fôr superior á offerta e inferior á exigencia, as custas se dividirão em proporção.

§ 3.º Os proprietarios, qualquer que seja a somma da indemnização, serão sempre condemnados nas custas, quando não declararem acceitar as offertas e as quantias que pretendem.

Art. 28. No caso de desaccôrdo dos arbitradores das partes, o 3º nomeado pelo juiz, fixará o *quantum* da indemnização

entre os valores maximo e minimo por elles propostos.

Art. 29. Da sentença que homologar o arbitramento poderá ser interposta appellação para o Supremo Tribunal Federal, ou para a Camara Civil da Côrte de Appellação, conforme a jurisdicção onde tiver sido intentado o processo (artigo 16).

A appellação terá só o effeito devolutivo e apenas poderá ser provida para annullar-se o processo por falta de formalidades essenciaes.

Art. 30. O processo estabelecido nos artigos antecedentes será applicado á desapropriação de aguas, liquidando-se o valor da indemnização pela fórma determinada no art. 37.

TITULO III

DAS INDEMNIZAÇÕES E FÓRMA DA AVALIAÇÃO

Art. 31. No arbitramento das indemnizações serão observadas as seguintes regras:

§ 1.º Os arbitradores fixarão indemnizações distinctas em favor de cada uma das partes que as reclamarem sobre titulos differentes (dec. n. 353, de 1845, art. 23; decreto n. 1.664, de 1855, artigo 12, n. 3).

Nos casos de usofructo, porém, será fixada uma só indemnização, em attenção ao valor total da propriedade, e sobre a quantia fixada, o usofructuario e o proprietario exercerão seus direitos.

O usofructuario, que não fôr pae ou mãe do proprietario, poderá ser obrigado a prestar a fiança.

§ 2.º O *quantum* das indemnizações não será inferior ás offertas dos promotores representantes ou agentes da desapropriação, nem superior ás exigencias dos proprietarios e interessados (decreto numero 353, de 1845, art. 24; decreto n. 1.664, de 1855, art. 12, § 1º).

§ 3.º As contestações, duvidas ou litigios sobre o direito e qualidade dos reclamantes (art. 11) não obstarão a fixação das indemnizações, ordenando o juiz o respectivo deposito para ser levantado por quem de direito.

§ 4.º Nas desapropriações dos predios e terrenos sómente em parte (art. 12), os arbitradores avaliarão no seu todo, fixando separadamente a indemnização da parte comprehendida.

§ 5.º Si a propriedade estiver sujeita ao imposto predial, o *quantum* da indemnização não será inferior a 10, nem superior a 15 vezes o valor locativo, deduzida préviamente a importancia do imposto e tendo por base esse mesmo imposto, lançado no anno anterior ao decreto de desapropriação (decreto numero 1.021, de 1903, art. 2º).

§ 6.º Nos predios occupados pelos donos, ou pessoas pobres, e estalagens, o conto da porcentagem declarada no artigo 12, n. 1 e § 2º do decreto n. 1.051, de 1878, e arts. 13, n. 1 e § 2º e 4º, § 4º do decreto municipal n. 432, de 1903.

§ 7.º Si a propriedade não estiver sujeita ao imposto predial, o valor da indemnização será verificado e calculado valor locativo será computado sem o desconto sobre a base do aluguel do ultimo anno (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º, § 1º).

§ 8.º Si a propriedade tiver sido reconstruida em data posterior ao lançamento para o ultimo anno, o *quantum* da indemnização será fixado sobre a base do valor locativo dos immoveis em situação e condições analogas.

§ 9.º Si a propriedade estiver em ruinas, ou tiver sido condemnada, os arbitradores, estimando a importancia das obras necessarias á precisa reparação, ou reconstrucção, poderão fixar um valor minimo inferior ao determinado no § 5º.

Art. 32. Para a fixação do maximo e minimo das indemnizações, os arbitradores attenderão ao valor da propriedade, sua situação, estado de conservação e segurança, preço da sua acquisição e interesse que della tira o proprietario; e nos casos do art. 12 ao valor em que ficar o resto da propriedade por causa da obra nova, ao damno que provier da desapropriação e quaesquer outras circumstancias que influam no preço.

§ 1.º Na indemnização do valor de terrenos baldios, os arbitradores attenderão ás suas condições e aptidões culturaes, e tudo quanto possa influir e concorrer para o augmento de seu valor.

§ 2.º As construcções, porém, plantações e quaesquer bemfeitorias feitas na propriedade, posteriormente ao decreto approvando o plano das obras, não serão attendidas pelos arbitradores (decreto de 1845, art. 26).

Art. 33. Nos casos de propriedade sujeita a aforamento, ou emprazamento perpetuo:

I. O valor do dominio directo, ou do senhorio, será calculado sobre a importancia de 20 fóros e um laudemio;

II. O do dominio util, foreiro ou emphyteutico, será calculado sobre o valor do predio livre, deduzido o do dominio directo; e o dos sub-emphyteuticos será esse mesmo valor, deduzidas 20 pensões sub-emphyteuticas e equivalentes ao dominio de emphyteutica principal.

Art. 34. Si a propriedade estiver sujeita á locação ou arrendamento temporario, aos locatarios, que tiverem reconstruido o predio, ou feito bemfeitorias uteis ou necessarias, anteriormente á data da lei, e que augmentem o valor locativo, o Governo poderá entrar em accôrdo, pagando-lhes o que fôr reconhecidamente justo (decreto n. 1.021, de 1903, art. 2º § 7º).

Na falta de accôrdo, a importancia provada das sobreditas obras ou bemfeitorias será rateada pelo numero de annos da locação, deduzidas as quotas dos annos decorridos.

Art. 35. A indemnização aos locatarios, e bem assim a dos foreiros, nos casos do n. 11 do art. 32, não serão computadas na parte que competir aos proprietarios.

Art. 36. Quando no predio houver grandes installações, como de machinismos em funccionamento, o Governo poderá indemnizar ou fazer á sua custa a despeza de desmonte e transporte dessas installações, ou auxiliar, apenas, com uma parte razoavel os gastos de transporte (decreto de 1903, art. 2º, § 9º).

Art. 37. O valor da indemnização, nos casos da desapropriação de aguas, será o

que corresponder ao volume ou força motora de que effectivamente utilizar-se o proprietario ao tempo da desapropriação (lei n. 3.396, de 24 de novembro de 1888, art. 21, n. 11).

§ 1.º A indemnização não excederá á exigencia do proprietario, nem será inferior:

a) á offerta préviamente approvada pelo Governo;

b) a 6 % do valor da propriedade, constante de inventario, ou contracto de acquisição, revestido das formalidades legaes, e na falta de inventario, ou contracto, de valor que estimarem os arbitradores (lei n. 3.396, de 1888, art. 21, n. 11).

§ 2.º Quando o abastecimento exigir construcções em terrenos proximos ou adjacentes aos mananciaes, serão fixadas indemnizações aos que para esse fim forem desapropriados, segundo as regras do artigo 31 (lei n. 3.396, de 1888, art. 22).

§ 3.º Possuindo o proprietario estabelecimento que fique prejudicado com a desapropriação, por não permittir o interesse publico, que, na fórma do paragrapho seguinte, lhe seja fornecida quantidade de agua sufficiente para a respectiva exploração, será tambem desapropriado o mesmo estabelecimento, regulando-se a indemnização pelo disposto no mencionado art. 31 (lei n. 3.396, de 1888, artigo 23).

§ 4.º Além da indemnização, é garantida ao proprietario a quantidade de agua necessaria ao consumo domestico, fazendo-se para esse fim as convenientes derivações (lei n. 3.396, de 1888, art. 24).

Art. 38. Resolvida a indemnização pela acceitação da offerta, accôrdo ou sentença, e recebida pelo proprietario a sua importancia ou depositada nos casos do art. 11, o juiz mandará passar mandado de immissão de posse, operando-se por elle a transferencia do dominio da propriedade.

Art. 39. A desapropriação é isenta do imposto de transmissão de propriedade e o respectivo processo dos sellos fixo e proporcional (decreto de 1845 art. 33) e da taxa judiciaria.

TITULO IV

DISPOSIÇÕES ESPECIAES

Art. 40. Nos casos de perigo imminente, como de guerra, ou commoção, cessarão todas as formalidades e poder-se-á tomar posse do uso, quanto baste, reservados os direitos dos proprietarios e interessados para serem deduzidos em tempo opportuno (lei de 1826, art. 8º).

Art. 41. A disposição do artigo anterior é applicavel aos casos em que houver sido expressamente declarada a urgencia da desapropriação, para o effeito da posse dos immoveis indispensaveis á immediata execução das obras (decreto de 1903, art. 2º, § 3º).

§ 1.º Para a expedição do mandado, porém, quando não houver accôrdo sobre a indemnização e prévio pagamento do preço, será depositado o valor maximo que competir por direito aos proprietarios e interessados (arts. 31, 19, §§ 1º, 33 e 34), sobre a base do imposto predial ou do aluguel, por estimativa dos arbitradores.

§ 2.º Feito o deposito, poderá ser levantado o minimo, e se proseguirá no processo do arbitramento para a liquidação definitiva das indemnizações, pela fórma dos artigos antecedentes.

Art. 42. Poderão ser occupados temporariamente os terrenos não edificados, de imprescindivel necessidade para a installação dos serviços e trabalhos preparatorios da execução das obras, e extracção de materiaes destinados ás mesmas obras (decreto de 1903, art. 3º).

§ 1.º A occupação provisoria, como um arrendamento forçado, será requerida e concedida mediante preço certo pelo tempo da sua duração e responsabilidade dos damnos e prejuizos por ella causados, estimados por convenção amigavel ou por arbitramento, nos termos e pela fórma dos arts. 18 e 21.

§ 2.º Fixadas as indemnizações e depositada a que houver sido convencionada, ou arbitrada, como garantia provisoria da responsabilidade eventual do damno, expedir-se-á o respectivo mandado, que servirá de titulo ao occupante, até que, terminadas as obras, se proceda ao arbitramento para a definitiva indemnização dos damnos e interesses pelo facto da occupação e dos que forem devidos pelas deteriorações e prejuizos por ella verificados.

Art. 43. Continuam em vigor as disposições da lei de 9 de setembro de 1826 e decs. ns. 353, de 1845, 1.664, de 1855, não expressamente declarados no presente regulamento, que não houverem sido revogados pelo decreto n. 1.021, de 26 de agosto de 1903.

Rio, 9 de setembro de 1903 — *J. J. Seabra.*

DECRETO N. 7.897 — DE 10 DE MARÇO DE 1910

Approva o novo regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida no art. 2º, n. XVII, da lei numero 2.210, de 28 de dezembro de 1909, resolve approvar o regulamento que a este acompanha, para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910, 89º da Independencia e 22º da Republica.

NILO PEÇANHA.
Leopoldo de Bulhões

Regulamento para a fiscalização e cobrança do imposto de transporte, a que se refere o decreto n. 7.897, desta data

CAPITULO I

DA INCIDENCIA DO IMPOSTO E SUAS TAXAS

Art. 1.º O imposto de transporte, por via terrestre, fluvial ou maritima, será cobrado em toda a Republica, pela fórma determinada no presente regulamento e incide:

a) sobre os bilhetes que dão direito a circular nas estradas de ferro construidas pela União, pelos Estados ou por companhias e emprezas particulares, subvencionadas ou não;

b) sobre os bilhetes que dão direito a passagens em embarcações a vapor, de companhias ou emprezas de transporte fluvial ou maritimo, subvencionadas ou não.

Art. 2.º O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na lettra *a* do artigo antecedente será cobrado na razão de 10 % do custo das passagens singelas ou de ida e volta, não se podendo cobrar mais de 2$ por bilhete singelo, de qualquer classe ou denominação.

§ 1.º Os bilhetes de series ou assignaturas mensaes, trimestraes ou annuaes ficarão sujeitos ao imposto na razão de 10 % de seu custo, salvo quando o bilhete simples estiver isento do imposto, caso em que a assignatura será tambem isenta.

§ 2.º As cadernetas kilometricas ficam sujeitas ao imposto na razão de 10 % de seu valor total.

Art. 3.º O imposto sobre os bilhetes comprehendidos na lettra *b* do art. 1º será cobrado:

a) para os portos interiores do paiz, á razão de 3 % do valor do bilhete singelo ou de ida e volta até o maximo de 2$ por bilhete, de qualquer classe ou denominação;

b) para o exterior na razão de 5 % sobre o valor do bilhete;

Quando o preço do bilhete fôr cobrado em ouro será feita a conversão em moeda nacional ao cambio de 15 d. para determinação do valor do bilhete.

CAPITULO II

DAS ISENÇÕES

Art. 4.º São isentos do imposto:

a) os bilhetes ou cartões de passagens das ferro-vias da Capital Federal e seus suburbios e das capitaes dos Estados, e aos dos *tramways* ou carris urbanos de tracção animada, a vapor ou electricidade;

b) as passagens singelas até 5$ inclusive, nas estradas de ferro construidas pela União, pelos Estados e pelas Municipalidades ou por companhias particulares;

c) as passagens inferiores a 10$, nas barcas a vapor;

d) as que para o exterior, tomarem os membros do Corpo Diplomatico e suas familias;

e) as dos indigentes que tiverem de ser repatriados;

f) as gratuitas, concedidas a crianças menores de dous annos;

g) as passagens e passes concedidos por conta da União e dos Estados, assim como as do serviço das companhias ou emprezas;

h) nas passagens de ida e volta o preço do bilhete singelo corresponderá á metade do preço do custo daquellas passagens.

Art. 5.º Comprehendem-se entre os membros do Corpo Diplomatico, para o fim de gozarem de isenção do imposto, os addidos civis, militares e navaes, ás legações ou embaixadas.

Art. 6.º São para o mesmo effeito equiparados aos indigentes de que trata a lettra *e* do art. 4º os marinheiros de navios mercantes estrangeiros que, em consequencia de naufragio ou de permanencia em hospital, ficarem abandonados em portos do Brazil.

Art. 7.º Não são considerados membros do Corpo Diplomatico e, portanto, não gozarão de isenção do imposto os consules de carreira.

Art. 8.º Os passageiros de 1ª classe que, tendo tomado passagem directa de um porto estrangeiro para outro tambem estrangeiro, interromperem a viagem em porto nacional, não são obrigados ao imposto quando tiverem de proseguir; bem assim o passageiro que, sahindo do paiz com destino ao estrangeiro, interromper a viagem em qualquer dos portos nacionaes de escala, salvo si o imposto não tiver sido pago no porto de partida.

CAPITULO III

DA FISCALIZAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 9.º A fiscalização do imposto de transporte será exercida:

I. No Districto Federal, pelo fiscal do mesmo imposto, creado pelo decreto numero 5.233, de 4 de julho de 1904, e no Estado de S. Paulo pelo fiscal creado pelo decreto n. 7.783, de 31 de dezembro de 1909.

II. Nos Estados, pelos agentes fiscaes dos impostos de consumo que forem designados pelos chefes das repartições fiscaes da zona em que tenha o imposto de ser arrecadado.

Art. 10. Aos funccionarios de que trata o artigo antecedente compete:

1.º Fiscalizar, diariamente, nos escriptorios e agencias de companhias de estradas de ferro e das de navegação a venda de bilhetes de passagens que incidirem no imposto, de accôrdo com este regulamento.

2.º Apresentar á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados até o dia 10 de cada mez um mappa demonstrativo da venda dos bilhetes no mez anterior, discriminadamente por companhias e pelas respectivas taxas.

3.º Representar immediatamente ao director da Recebedoria, no Districto Federal, e aos chefes das repartições fiscaes competentes, nos Estados, contra as difficuldades e abusos que encontrarem, afim de serem levados ao conhecimento do Ministro da Fazenda, quando deste depender a providencia.

Art. 11. Para effeito da fiscalização, as administrações das estradas de ferro e das companhias de navegação são obrigadas a ministrar aos funccionarios a que se refere o art. 9º todos os esclarecimentos necessarios e a nota da venda diaria de bilhetes de passagem.

Art. 12. São excluidas desta fiscalização as estradas de ferro da União, custeadas directamente pelo Governo.

Art. 13. Os empregados incumbidos de examinar as contas das estradas de

ferro, os engenheiros fiscaes e os funccionarios encarregados de inspeccionar as companhias de navegação subvencionadas são tambem obrigados á fiscalização deste imposto, dando immediatamente conta ao Thesouro ou ás repartições fiscaes competentes das irregularidades ou infracções de que tiverem conhecimento.

Art. 14. Não obstante a fiscalização estabelecida neste regulamento, o Governo exercerá qualquer outra, sempre e pelo modo que entender conveniente.

CAPITULO IV

DA COBRANÇA E ESCRIPTURAÇÃO DO IMPOSTO

Art. 15. A arrecadação do imposto será feita pelas administrações das estradas de ferro ou companhias de navegação, e seu producto recolhido á Recebedoria, no Districto Federal, e ás repartições fiscaes competentes, nos Estados.

Art. 16. O recolhimento da renda deste imposto terá logar, mediante guias demonstrativas:

a) para as estradas de ferro — do numero dos bilhetes obrigados ao imposto e da importancia por elles produzida;

b) para as companhias de navegação — do numero de bilhetes vendidos, do nome do vapor, porto de destino do passageiro, preço da passagem e quota do imposto, sendo esta guia acompanhada da relação nominal dos passageiros, rubricada pelo capitão do porto do logar.

Art. 17. As directorias das estradas de ferro da União farão o recolhimento a que se refere o artigo antecedente até o fim do mez subsequente ao da arrecadação; as das estradas de ferro dos Estados, das Municipalidades e das emprezas particulares, bem como as de companhias de navegação, subvencionadas ou não, dentro dos primeiros 15 dias uteis do mez seguinte ao da cobrança.

Art. 18. Na cobrança das respectivas taxas serão as fracções inferiores a 100 réis cobradas como 100 réis.

Art. 19. As repartições a que se refere o art. 15 farão escripturar o imposto discriminando o que fôr produzido pelo transporte maritimo do que provier do transporte por terra. Igual discriminação se fará nos balanços do Thesouro.

CAPITULO V

DAS MULTAS

Art. 20. As companhias e emprezas particulares que infringirem o disposto no art. 17 serão punidas com a multa de 10 a 50 % da importancia a recolher.

CAPITULO VI

DOS RECURSOS

Art. 21. Das decisões dos chefes das repartições fiscaes, nos Estados, cabe recurso para os delegados fiscaes.

Art. 22. Das decisões do director da Recebedoria, no Districto Federal, e das dos delegados fiscaes, quer em 1ª quer em 2ª instancia para o Ministro da Fazenda.

Art. 23. Os recursos que versarem sobre multas não serão acceitos sem prévio deposito da respectiva importancia.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 24. As delegacias fiscaes, nos Estados, poderão firmar accôrdo com as emprezas e companhias de estradas de ferro e de navegação maritima ou fluvial para a arrecadação do imposto, mediante a porcentagem de 4 %, correndo por conta das mesmas as despezas que tiverem de fazer com a impressão dos bilhetes de passagens e quaesquer outras que dependerem a cobrança e entrega da renda.

Art. 25. Os fiscaes do imposto a que se refere o art. 9º, n. 1, terão a porcentagem marcada nos decretos que crearam os respectivos logares. Os agentes fiscaes dos impostos do consumo nenhuma porcentagem perceberão pela arrecadação deste imposto.

Art. 26. Este regulamento entrará em execução no dia 1 de abril de 1910.

Art. 27. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 10 de março de 1910. — *Leopoldo de Bulhões.*

DECRETO N. 8.592 — DE 8 DE MARÇO DE 1911

Approva o Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização contida na alinea XI do art. 2º da lei n. 2.321, de 30 de dezembro de 1910, resolve approvar o Regulamento, que a este acompanha, para as concessões de isenção de direitos aduaneiros.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911, 90º da Independencia e 23º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

Francisco Antonio de Salles.

Regulamento para as concessões de isenção de direitos aduaneiros a que se refere o decreto n. 8.592, desta data.

Art. 1.º A isenção de direitos de importação ou consumo e de expediente comprehende:

§ 1.º Os objectos que gosam dessa concessão por disposição especial de lei ou decreto do poder competente.

§ 2.º Os objectos que constam da Tarifa das Alfandegas.

§ 3.º A bagagem de passageiros.

§ 4.º Os objectos que constam do artigo 27 da actual lei orçamentaria da receita e que são os seguintes, de caracter geral, isentos de direitos de importação:

I e de expediente dos generos livres de direito:

Agricultura e pecuaria

1º, os machinismos e materiaes destinados ao aperfeiçoamento do fabrico do assucar e construcção ou melhoramento dos respectivos engenhos centraes e os materiaes de custeio e peças sobresalentes, introduzidos directamente por agricultores ou por emprezas agricolas. Esses machinismos e materiaes que a Tarifa considera livres de direito e expediente comprehendem:

a) a ossatura ou armação de ferro bem como os seus pertences — como columnas, parafusos, arrebites, laminas de zinco ou de ferro zincado para parede e cobertura;

b) material para illuminação electrica ou gaz, completo;

c) ferramentas de officinas de reparos, talhas portateis, forjas e mais utensilios;

d) machinas e apparelhos para o fabrico de assucar, distillação de aguardente e de espirito; moinhos de quebrar e pulverizar assucar, tachas, moendas, alambiques e columnas distillatorias com seus accessorios, fôrmas e passadeiras, crystalizadores para purgar e refinar assucar;

e) tijolos refractarios proprios para fornalhas de caldeiras de vapor;

f) balanças para pesar as cannas e os assucares e tanque de ferro para depositos;

g) peças de machinas nas condições previstas no art. 424, § 28, da Consolidação das Leis das Alfandegas.

2º, os phosphatos e superphosphatos de cal, quer mineraes, quer de ossos, nitrato de potassa e de soda, sulphato de ammonea, de cobre, de ferro ou de potassa, enxofres, guanos artificiaes, kainito, chloreto de potassa e formicidas quando destinados a adubos ou correctivo na industria agricola, importados por agricultores;

3º, o gado de cria vaccum, cavallar, asinino, ovelhum e caprino fixada pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, a porcentagem de reproductores que deve conter cada grupo de gado de cria importada;

4º, os animaes destinados á reproducção e ao melhoramento das raças indigenas.

II, pagando 2 % de expediente:

Os locomoveis agricolas; valvulas de borracha para bombas de ar e para outras machinas de qualquer fórma ou feitio; tela de arame, de cobre ou de latão, cones de papelão ou de couro para turbinas e peças componentes de baterias de diffusão; escovas de arame, ferro ou latão ou raspadeiras para limpeza de tubos; manometros para indicar pressão de vapor ou de vaccuo, indicadores de temperatura, tubos de cobre, ferro ou latão para conducção de agua, gaz ou vapor ou para caldeira e apparelho de concentração e evaporação com as respectivas valvulas e registros; crivos e seus supportes e travessão para fornalhas; apparelhos de movimento e transmissão, comprehendendo polias com seus accessorios, eixos, mancaes, luvas, chavetas, aneis, collares de suspensão, correias para machinas, gacheta de borracha ou de asbesto e corda de algodão, linho ou canhamo para os apparelhos de transmissão; trilhos portateis ou fixos bem como todos os seus accessorios, grampos, chapas de juncção, parafusos, desvios, contratrilhos, cruzamentos ou corações, agulhas para desvios e apparelhos de manobras; locomotivas e wagons com seus accessorios; barcos e vasos de madeira ou de ferro; bombas de ferro ou de outro metal para qualquer liquido ou massa e para abastecimento de agua quente ou fria; vidros e tubos de vidro para apparelhos de evaporação e concentração, para indicadores de nivel de agua ou de outro liquido dentro dos apparelhos e caldeiras; o fio (arame) liso, galvanizado ou não, ns. 7, 8 e 9, para cercas, o de n. 14, para enfardar algodão, forragens e outros productos agricolas, fio proprio para empa de videiras e o arame farpado e ovalado, sendo este ultimo das seguintes dimensões: 18 × 16 e 19 × 17, inclusive grampos, moirões de ferro ou aço para cercas e os respectivos esticadores; os desnaturantes ou carburetantes de alcool; os tonneis de ferro estanhados para o transporte do alcool; o sarnol, e carapatol, os sóros, vaccinas e todos os demais preparados destinados a prophylaxia e tratamento das molestias das plantas e dos animaes; a cal especial e demais productos chimicos para fabricação de assucar; as ferramentas, enxadas, foices e semelhantes, destinadas á lavoura, importados por syndicatos agricolas ou directamente pelos agricultores ou respectivas emprezas e proprietarios de campos de criação.

III, pagando 5 % de expediente:

1º, os instrumentos de lavoura e machinismos destinados ao fabrico e beneficio dos productos agricolas e o material destinado á construcção dos respectivos engenhos centraes, quando importados directamente pelos agricultores ou emprezas agricolas;

2º, o material importado por individuos ou emprezas que se propuzerem a realizar a cultura racional e economica do café, cacáo, fumo, algodão, canna de assucar, arroz, cevada, alfafa, trigo e fibras textis, animaes e vegetaes, uma vez que se proponham tambem a beneficiar esses productos em installações centraes, que, a juizo do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio forem convenientemente montadas;

3º, as machinas destinadas ao supprimento de agua para irrigação e outros mistéres da lavoura, e que não tenham cylindro, embolo, alavanca, polia e que, por isso, não possam ser equiparadas ás bombas de mão aspirantes-calcantes;

4º, os apparelhos para fabrico de lacticinios e as folhas estampadas e accessorios para a fabricação de latas para manteiga, banha e toucinho, quando directamente importados pelos fabricantes desses productos;

5º, as quartolas e os barris de toda especie, novos e desmontados, destinados ao acondicionamento de vinho nacional,

que forem importados por syndicatos agricolas ou por viticultores e por xarqueadores, para o acondicionamento de sebo ou graxa;

6º, os machinismos e apparelhos para montagem de xarqueadas, matadouros frigorificos, e entrepostos frigorificos para deposito de carnes.

IV, pagando 10 % de expediente:

1º, os pulverizadores e enxofradores e o enxofre em pó, sulphato de cobre e os preparados de saes de cobre, quando destinados á viticultura e importado por viticultores ou syndicatos agricolas;

2º, os machinismos e apparelhos para o fabrico de adubos, de cellulose e papel de bagaço de canna de assucar e bem assim os productos chimicos para a sua fabricação.

INDUSTRIAS

V, e de expediente dos generos livres de direitos:

Os machinismos e seus sobresalentes e tambem os materiaes de custeio de mineração, importados directamente pelas emprezas de mineração para consumo proprio. Nos materiaes de custeio se comprehendem sómente as substancias chimicas, os explosivos, os metalloides e metaes simples e o material de extracção e transporte na mina, necessarios áquelles trabalhos.

VI, pagando 10 % de expediente:

1º, o material importado por individuos ou emprezas que se propuzerem a fazer installações de fabricas de conservas de peixe, mariscos, legumes e fructas;

2º, os ovulos do bicho da seda e os enxames de abelhas de raça e o seu acondicionamento, bem como os apparelhos para a apicultura e o vasilhame appropriado ao acondicionamento dos respectivos productos quando importados por profissionaes, e a quaesquer machinismos e instrumentos que se destinem ás fabricas de sericicultura, desde que sejam empregados na fiação e tecelagem unicamente de casulo de producção nacional;

3º, os machinismos e accessorios destinados ao estabelecimento de fabricas de ferro esmaltado e cimento;

4º, os motores, carburadores, fogões, fogareiros, lampadas e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool puro, carburetado ou desnaturado.

ESTRADAS DE FERRO, NAVEGAÇÃO E CONSTRUCÇÃO NAVAL

VII, e de expediente de generos livres de direitos:

1º, os machinismos e materiaes, sobresalentes, comestiveis e mais objectos de uso dos passageiros e pessoal de bordo, destinados ás emprezas que fizerem navegação regular entre os portos de um ou de mais de um Estado;

2º, o carvão de pedra importado pelas companhias de navegação nacionaes destinado ao seu consumo. Igual concessão se fará ás companhias de navegação estrangeiras que se sujeitarem aos mesmos onus das nacionaes;

3º, as peças importadas pelos constructores estabelecidos no Brazil para os navios e vapores que construirem nos estaleiros nacionaes, precedendo as formalidades exigidas pelo art. 17 da lei n. 428, de 10 de dezembro de 1896.

VIII, pagando 5 % de expediente:

1º, o material importado para a construcção e prolongamento de estradas de ferro por concessão a particulares;

2º, o material destinado á navegação dos rios, importado por emprezas de exploração agricola e industrial.

CONSTRUCÇÃO

IX, pagando 5 % de expediente:

1º, o material importado para construcção de obras de portos por concessão a particulares.

X, pagando 10 % de expediente:

O material de construcção importado por individuos ou associações que se propuzerem a construir, nesta capital e nas cidades de população superior a 50.000 habitantes, casas hygienicas para proletarios, comtanto que se obriguem os ditos individuos e associações, por contracto que assignarem no Thesouro Nacional, a alugar taes habitações por preços modicos e tabellas que o Governo fixar, exercendo a devida fiscalização em todas as phases dessas construcções. Essa concessão só se tornará effectiva nos municipios que concederem isenção de imposto predial por 10 annos.

ADMINISTRAÇÃO

XI, e de expediente dos generos livres de direitos e mais contribuições aduaneiras:

As mercadorias e quaesquer objectos que forem directamente importados por conta da União para o serviço da Republica.

XII, e de expediente dos generos livres de direitos:

As machinas de elevação de agua, de qualquer especie, comprehendendo o respectivo motor; os cataventos, poços tubulares, bombas, encanamentos e mais accessorios destinados ao abastecimento de agua nos diversos municipios do Estado do Ceará e nos que forem flagellados pela secca e que forem importados pelas respectivas camaras, com o fim de entregal-os á servidão publica; igual favor será concedido á pessoa que importar esses materiaes por sua conta e para seu uso, á requisição dos Governos dos Estados.

XIII, pagando 5 % de expediente:

O material importado para ser applicado pelos Governos dos Estados, dos municipios e do Districto Federal, a requisição delles, em suas obras feitas por administração e que tenham por fim o saneamento, embellezamento e abastecimento de agua; o material metallico para rêdes de esgotos; o material para calçamentos, inclusive britadores, motores respectivos e rolos ou compressores para macadamização, melhoramentos e conservação das barras e portos, construcção de fornos para incineração de lixo, pontes, illuminação, estradas de ferro e viação electrica e o que se destinar ao desenvolvimento de força para esses fins ou a laboratorios de analyses; o material para colonias correccionaes e casas de prisão com trabalho; os animaes e materiaes destinados aos corpos de policia e de bombeiros; o material destinado á praticagem de portos e á desobstrucção de baixios e canaes.

XIV, pagando 10 % de expediente:

1º, os canos e mais material ceramico para rêde geral de esgotos nas cidades dos Estados do Amazonas, Maranhão, Ceará, Rio Grande do Norte, Parahyba, Pernambuco, Bahia, Santa Catharina, Rio Grande do Sul e Matto Grosso, nas de Victoria, do Espirito Santo e Nictheroy, do Estado do Rio de Janeiro, quando requisitados pelos Governos dos Estados ou dos municipios;

2º, os apparelhos, machinas e instrumentos agricolas destinados ás fazendas e aos campos de experimentação estabelecidos pelos Estados e os objectos por estes importados para civilização dos indios e colonias indigenas.

CASAS DE CARIDADE E ASSISTENCIA

XV, pagando 10 % de expediente:

Os medicamentos, fazendas e mais objectos importados directamente pelas mesas administrativas dos estabelecimentos de caridade e de assistencia hospitalar, comtanto que os artigos importados sejam destinados ao uso e tratamento dos assistidos, e as drogas e utensilios que forem importados para uso das associações ou ligas contra a tuberculose, do Instituto e Assistencia á Infancia do Rio de Janeiro e do Dispensario de S. Vicennte de Paula, desta capital.

MATERIAL ESCOLAR

XVI, e de expediente de generos livres de direitos:

Os livros e reactivos, modelos, moveis, machinas e em geral todos os objectos de material escolar pertencentes aos museus dos Estados e ás escolas superiores por elles mantidos ou destinadas ao ensino publico em estabelecimentos de instrucção popular, exclusivamente gratuita mantidas ou não pelo governo dos Estados ou por associação que possua edificio destinado a esse fim.

OBRAS DE ARTE

XVII, e de expediente de generos livres de direitos:

As obras d'arte, de pintura, de esculptura e semelhantes, produzidas no estrangeiro por artistas nacionaes; as obras de igual natureza de autores estrangeiros, introduzidas por estabelecimentos de instrucção de bellas-artes, bem como as que possam contribuir para o progresso e desenvolvimento da arte nacional, e que, por se destinarem a locaes de franca visita, forem julgados de utilidade immediata para estudo e modelo; igual favor será concedido aos livros de propaganda escriptos em lingua estrangeira e que se occuparem exclusivamente do Brazil.

SPORT

XVIII, pagando 2 % de expediente:

Os pratinhos de betume e as espheras de vidro destinado a alvos volantes, bem como os cartuchos carregados, quando importados por clubs de tiro ao alvo.

XIX, pagando 10 % de expediente:

As embarcações de remo e vela destinadas exclusivamente ao *sport* nautico, com bancos e seus accessorios, remos, velas, forquetas, croques, braçadeiras, mastros, macas, cannas de leme, guarda-patrão, fios de barca para adriças importados directamente pelos clubs de regatas.

DIVERSOS

XX, pagando 2 % de expediente:

O vasilhame de vidro e de barro importado pelas emprezas de aguas naturaes medicinaes da Republica.

XXI, pagando 10 % de expediente:

Os animaes destinados aos jardins zoologicos e os que forem importados para exhibições zoologicas e scientificas. Esses animaes, uma vez mortos, serão entregues aos museus publicos.

Art. 2.º A isenção de direitos concedida á bagagem dos passageiros, decorrente das disposições preliminares da Tarifa das Alfandegas comprehende: peças de vestuario, objectos, utensilios, instrumentos e, em geral, os artigos de uso pessoal e profissional; livros scientificos e litterarios — comtanto que não haja mais de um exemplar de cada obra; os desenhos, esboços, *maquettes* ou modelos, acabados ou por acabar, pertencentes a artistas que vierem residir na Republica; as joias e baixellas com os caracteristicos de serem do serviço diario; monogrammas ou indicios de uso — e os bahús, malas, saccos, cestas e cadeiras de viagem, bem como o que se acha discriminado nos arts. 390 e 391 da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas.

Paragrapho unico. Terá immediato desembaraço a bagagem dos embaixadores, ministros plenipotenciarios e outros diplomatas, notabilidades litterarias, scientificas, artisticas, politicas e altos funccionarios civis e militares da Republica em commissão do Governo.

Haverá a possivel facilidade no desembaraço das bagagens em geral, assim como a maxima urbanidade no trato com os passageiros.

Art. 3.º Para a concessão da isenção de direitos comprehendida no § 1º do art. 1º,

é necessaria ordem prévia do Ministro da Fazenda, com precedencia das formalidades do art. 6°.

A concessão da isenção de direitos para a importação de armamento e material belico pelos Estados dependerá de autorização prévia do Governo Federal para a sua introducção.

§ 1.° Para a concessão da isenção de direitos comprehendida nos §§ 2° e 3° do art. 1° teem competencia o Ministro da Fazenda e os Inspectores das Alfandegas, respectivamente, nos termos do que estiver regulado nesse sentido na Tarifa

§ 2.° Para a concessão de isenção de direitos comprehendidos nos ns. 1°, 2°, 3°, e 4° da alinea I; na alinea II; nos ns. 3°, 4°, 5° e 6° alinea III; nos ns. 1° e 2° da alinea IV; na alinea V; nos ns. 2° e 4° da alinea VI; no n. 2° da alinea VII; nas alineas XI e XIII; no n. 1° da alinea XIV e nas alineas XVIII, XIX, XX e XXI do § 3° do art. 1° teem competencia os Inspectores das Alfandegas quando não fôr a isenção requisitada pelos ministros, directamente, caso em que compete ao da Fazenda fazer a concessão, sendo as demais dependentes de ordem prévia do Ministro da Fazenda.

§ 3.° Fóra das isenções de direitos classificados no art. 1° e seus paragraphos, concessão alguma de despacho livre será feita, permittida ou executada, ainda que para ella preceda ordem de qualquer autoridade, sob pena de responsabilidade do funccionario ou funccionarios que a houverem cumprido.

Art. 4.° Fica extincta a matricula creada pelo art. 3° do decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, sendo conservada a existente até a data do presente regulamento.

Paragrapho unico. A Directoria da Receita, entretanto, fará registrar em livro proprio todas as concessões especiaes de isenção de direitos, logo após a publicação do respectivo decreto ou acto no *Diario Official*.

Art. 5.° A Directoria da Receita Publica organizará, annualmente, afim de ser consignado no relatorio que fôr apresentado ao Poder Legislativo, um quadro demonstrativo da importancia dos direitos que não tiverem sido cobrados, com declaração:

1°, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de isenção consignada na Tarifa das Alfandegas e nas leis orçamentarias em vigencia;

2°, dos que não tiverem sido cobrados em virtude de lei ou decreto especial;

3°, dos materiaes, generos, mercadorias e objectos que tiverem por tal motivo entrado sem pagamento de direitos.

Paragrapho unico. Para organização desse quadro, a Directoria da Receita Publica exigirá das Alfandegas e em tempo competente os necessarios elementos.

Art. 6.° Para o despacho livre, nos casos em que se faz mistér a ordem prévia do Ministerio da Fazenda, os interessados deverão requerer a essa autoridade, directamente, na Capital Federal, e por intermedio das delegacias fiscaes nos Estados, juntando a petição:

1°, a relação dos objectos a despachar, com designação de especies e quantidades, pesos e medidas:

a) essa relação será formulada em duas vias e em lingua vernacula, exceptuando os objectos que não tenham traducção litteral technica ou nomenclatura convencional admittida correctamente no paiz, para os quaes é preferivel a conservação da expressão estrangeira;

b) os objectos que não são tarifados por pesos e medidas e paçam nas alfandegas, por unidade ou *ad valorem*, independem desses caracteristicos;

c) na organização dessa relação é admittida a impressão a machina de escrever, em tinta uniforme e sem espaço de parcella a parcella, maiores que os das entrelinhas regulares, sendo as quantidades, pesos ou medidas dos objectos declarados em algarismos e por extenso;

d) a relação será datada e rubricada folha a folha, pelo engenheiro fiscal que a certificar.

2.° Certificado do engenheiro fiscal junto á companhia ou empreza ou de quem o Ministro da Fazenda ou os delegados fiscaes designarem.

Desse certificado deverá constar:

a) se o material relacionado tem os caracteristicos inherentes aos serviços ou obras em que se pretende applical-o;

b) se está pedido em quantidade relativa ao plano dos mesmos serviços ou obras;

c) se representa o conjuncto preciso para o emprego ou applicação de um anno;

d) se contém artigos de *stock* ou sobresalentes indispensaveis a necessidades e incidentes occorrentes nos serviços e *obras;*

e) se tem similar na producção nacional e, no caso affirmativo, determinar quaes as fabricas productoras e sua producção normal.

§ 1.° Independem de certificado os artigos de estructura e applicação inconfundiveis e de facil distincção em conferencia aduaneira, como sejam: os instrumentos de lavoura; as quartolas e os barris destinados ao acondicionamento de vinho, graxa ou sebo nacionaes; os pulverizadores e enxofradores destinados á viticultura; os motores carburadores, fogões, fogareiros, lampadas, e quaesquer utensilios que utilizem como combustivel o alcool; o vasilhame de vidro e de barro importado pelas empresas de aguas naturaes medicinaes da Republica; as folhas estampadas e outras de igual natureza, constantes das concessões de isenção de direitos, da Tarifa das Alfandegas e leis orçamentarias quando não façam parte componente, integrante ou accessoria de conjuncto de material ou installação em que venham simultaneamente incluidas com outros materiaes ou machinismos sujeitos a formalidades do certificado profissional.

§ 2.° O certificado será singular e acompanhará a primeira via da relação do material.

§ 3.° As casas de caridade e estabelecimentos semelhantes que mantem assistencia hospitalar, quando pretenderem a effectividade do favor de isenção decorrente dos dispositivos preliminares da Tarifa das Alfandegas, apresentarão certificado de medicos civis ou militares sobre a applicação dos artigos de uso e tratamento dos assistidos e respectivas quantidades.

§ 4.° Para ter logar a concessão de isenção de direitos das obras de arte, deverão as pessoas que pretenderem despachal-as, justificar perante o Ministro da Fazenda o valor e importancia artistica das mesmas, com certificado da Escola Nacional de Bellas-Artes, diplomas de premios obtidos nas exposições artisticas ou outros quaesquer documentos a juizo do Ministro da Fazenda que mostrem estar essas obras nas condições de gosar de isenção.

§ 5.° Não serão reputados regulares os certificados emanados de profissionaes que tenham relações administrativas, direcção economica ou de qualquer modo jurisdicção ou dependencia junto aos concessionarios de isenção de direitos, salvo no caso dos engenheiros fiscaes, que exerçam as suas funcções por designação official ou por força de disposição de lei.

Art. 7.° As petições de isenção de direitos devem ser formuladas precisando o seu objectivo essencial e indicando o dispositivo em que se pretenda fundamentar o pedido, o local dos serviços e o fim a que é destinado o material, assim como se a importação desse material é directamente feita ou por intermediarios.

Art. 8.° Sejam quaes forem os termos das leis, decretos e dos contractos existentes na data do decreto n. 947 A, de 4 de novembro de 1890, e do presente Regulamento, que estabeleçam ou autorizem isenção de direitos de importação ou de consumo e de expedientes, taes isenções, em caso algum, poderão comprehender:

1°, os generos, mercadorias e objectos que tiverem similar na producção nacional, em quantidade sufficiente para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e das obras favorecidos com isenção de direitos;

2°, as materias primas nas mesmas condições.

§ 1.° São obrigados os productores de artigos de manufactura nacional, que pretenderem competir com os artigos similares importados do estrangeiro, para os effeitos da restricção legal, a apresentar ao Ministro da Fazenda os seus prospectos industriaes acompanhados de amostras dos seus productos, quando facilmente transportaveis,— catalogos, photographias, relações de preços correntes dos seus artigos nos mercados do paiz, da acceitação commercial dos mesmos, da capacidade da producção e de todos os elementos documentaes que constituam a prova de estarem as respectivas fabricas apparelhadas para supprir as necessidades immediatas e constantes dos serviços e obras favorecidos com a isenção de direitos.

§ 2.° Será creado na Directoria da Receita Publica do Thesouro Nacional:

a) um registro geral para o lançamento das industrias nacionaes consideradas nas condições de offerecer productos similares aos estrangeiros;

b) um archivo constituido com todos os elementos documentaes exigidos no paragrapho anterior. Esse archivo será franqueado ao exame, consulta ou comparação dos interessados, servindo concomitantemente para fundamentar ou contrariar os laudos profissionaes em caso de reclamação ou controversia.

§ 3.° A controversia entre o Ministro da Fazenda e os engenheiros fiscaes sobre impropriedade de applicação ou excesso de material será, sob o ponto de vista technico, estudada pelas repartições technicas da União, á requisição do mesmo Ministerio.

Exceptua-se o caso em que, existindo clausula de decisão arbitral, seja a mesma invocada pelos interessados para a solução da controversia.

Art. 9.° O Ministro da Fazenda poderá excluir os generos e objectos que não pareçam comprehendidos na classificação ou especificação das leis ou decretos concessivos de favores de despacho livre.

Art. 10. O Ministro da Fazenda não permittirá, em caso algum, isenção de direitos para applicação ou emprego por mais de um anno.

Art. 11. Não será permettida a concessão de isenção de direitos pedida por telegramma de qualquer procedencia, ainda mesmo dos Governadores ou Presidentes dos Estados ou de autoridades municipaes, salvo mediante termo de responsabilidade.

Art. 12. As requisições de despacho livre feitas pelo Governo da União para artigos, objectos ou material destinados ao serviço publico, subordinam-se aos preceitos do presente Regulamento, com excepção de obrigação do laudo profissional ou certificado estabelecido no n. 2 do art. 6°.

Art. 13. Para que o favor de isenção de direitos se estenda ao periodo de custeio dos serviços ou obras é absolutamente necessario que essa condição se ache expressamente declarada na lei ou decreto de concessão.

Paragrapho unico. Sem essa condição, em caso algum, poderá a isenção comprehender o referido periodo de custeio.

Art. 14. A administração federal, estadoal ou municipal, não póde estabelecer em seus contractos com particulares, emprezas ou companhias, clausulas concessivas ou promissorias de isenção de direitos aduaneiros para material importado.

Paragrapho unico. Não será permittido despacho de material com isenção de direitos decorrentes de taes clausulas, ainda que em nome do Governo da União (art. 12 da lei n. 1.144, de 30 de dezembro de 1903).

Art. 15. Nos casos de allegação de urgencia de importação de material destinado a emprezas telegraphicas, de estradas de ferro, navegação, obras do porto e estabelecimentos de assistencia hospitalar o Ministro da Fazenda poderá conceder o despacho livre desse material, mediante termo de responsabilidade com prazo razoavel, a seu juizo, para que os

interessados, pelos meios regulares, legitimem o seu direito á concessão definitiva do favor.

Art. 16. A contagem do prazo para validade das ordens de isenção de direitos, quer decorrentes da Tarifa das Alfandegas, quer de disposições contractuaes existentes ou de decretos especiaes, será feita por anno civil, a partir da data das mesmas ordens.

Art. 17. As provas de identidade e de idoneidade dos particulares, que pretenderem isenção de direitos derivados de concessões de caracter geral, serão produzidas por attestação de autoridades ou de pessoa de distincção, portadoras de fé publica, a juizo do Ministro da Fazenda.

Art. 18. Os inspectores das alfandegas, nos despachos de sua competencia, ficam obrigados a cumprir as mesmas normas estabelecidas por este Regulamento, facultando ás partes os recursos legaes para instancia superior.

Art. 19. E' vedado aos chefes das repartições publicas importarem do estrangeiro artigos de expediente que se encontrem facilmente nos mercados locaes.

Art. 20. Para fiscalização de destino das mercadorias favorecidas com isenção de direitos, observar-se-ha o que a Consolidação das leis das Alfandegas e Mesas de Rendas dispõe nos seus arts. 437 a 443.

Paragrapho unico. Ao empregado designado para fiscal desse serviço serão proporcionados todos os recursos necessarios.

Art 21. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1911.— *Francisco Antonio de Salles.*

DECRETO N. 9.076 — DE 3 DE NOVEMBRO DE 1911

Approva o Regulamento para a Inspectoria Federal das Estradas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando das autorizações conferidas no n. XLVIII do art. 32 e no art. 36 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Fica approvado o Regulamento que com esta baixa, assignado pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para a Inspectoria Federal das Estradas.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911, 90° da Independencia e 23° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Regulamento a que se refere o decreto n. 9.076, desta data

CAPITULO I

DA INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS

Art. 1.° Fica creada a Inspectoria Federal das Estradas com a incumbencia de fiscalizar todos os serviços relativos a estradas de ferro e de rodagem dependentes do Governo da União, exceptuadas as que estiverem sob sua administração directa.

Art. 2.° As estradas de que trata o artigo precedente veem a ser: as autorizadas pelo Governo Federal, as por elle concedidas ou arrendadas, as que gosam de garantia de juros ou fiança de qualquer especie, subvenção, auxilio ou favor por parte do mesmo, ou as declaradas de interesse geral.

Art. 3.° A fiscalização das estradas em que o Governo Federal houver empenhado interesse pecuniario, por garantia de juros, subvenção ou fiança de qualquer especie, será ampla, quer no tocante a despezas, receita, tarifas, rendas da estrada, quer no que respeita á conservação desta, suas dependencias e material, policia, segurança e circulação, de accôrdo com os decretos ns. 1.930, de 26 de abril de 1857, 5.561, de 28 de fevereiro de 1874, 6.995, de 10 de agosto de 1878, e 7.959, de 29 de dezembro de 1880 e instrucções e decisões consequentes, além do que especialmente estatuirem os respectivos contractos.

Art. 4.° Nas emprezas não subvencionadas, a fiscalização se reduzirá ao exame das obras e da conservação do leito, material fixo e rodante e ao que concerne á segurança, regularidade e commodidade do transito nas respectivas estradas, incidindo tambem a fiscalização, para aquellas que gosam do privilegio de zona, nas tarifas que, devidamente informadas, terão de ser submettidas á approvação do Governo.

Art. 5.° Compete á Inspectoria Federal das Estradas:

1.° O estudo de todos os assumptos geraes e dados referentes ás estradas de ferro e de rodagem, informando circumstanciadamente ao Governo para as suas deliberações a respeito;

2.° A direcção, coordenação e collecção de todos os elementos indispensaveis á organização e execução do plano de viação ferrea ou de rodagem federal e do levantamento e cadastro das demais estradas da Republica para a confecção da carta geral da viação, solicitando para esse caso o necessario auxilio das autoridades competentes;

3.° O reconhecimento e a exploração das estradas de interesse geral, quando assim o determinar o Governo, e a organização dos respectivos projectos e orçamentos;

4.° O preparo das bases geraes dos editaes de concurrencia para a realização dos serviços sob sua alçada, o estudo das propostas apresentadas e a organização dos contractos, submettendo todos os documentos ao Ministerio para sua approvação, registro e expedição dos actos respectivos;

5.° A fiscalização não só das estradas em construcção como tambem das estradas em trafego, com excepção das que tiverem administração directa do Governo;

6.° A organização, guarda e conservação de todo o archivo technico das estradas federaes;

7.° A estatistica de todas as estradas de concessão federal, estadoal e municipal, dos seus elementos technicos e dos transportes effectuados annualmente;

8.° A vigilancia pelo cumprimento das leis, regulamentos e instrucções vigentes ou dos que forem expedidos em relação á industria de transporte terrestre da Republica e dos contractos ou interesses do Governo ligados a esse assumpto.

CAPITULO II

DO PESSOAL DA INSPECTORIA

Art. 6.° A Inspectoria se comporá:

a) de uma administração central com escriptorio e séde na cidade do Rio de Janeiro, em edificio proprio designado pelo Governo;

b) de tantas sub-administrações quantas correspondem ás rêdes, ou districtos de inspecção, que forem grupadas ás varias estradas sujeitas á fiscalização federal, com séde e escriptorio nos pontos centraes ou mais convenientes desses districtos;

c) das commissões que forem necessarias para os estudos, projectos, planos e orçamentos das estradas a serem construidas por ordem do Governo, com séde e escriptorio nos pontos convenientes;

d) de delegações fiscaes, itinerantes e removiveis, de inspecção directa das sub-administrações das commissões acima e em geral das estradas, em numero e condições que se fizerem precisos, a juizo do Governo.

Art. 7.° A administração central, á qual ficam directamente subordinadas as sub-administrações, commissões e delegações, será dirigida por um inspector e constituida das seguintes sub-divisões:

a) secretaria;

b) secção das estradas em estudos e em construcção;

c) secção das estradas em trafego; e estatistica;

d) secção de contabilidade.

Art. 8.° As sub-administrações serão dirigidas por engenheiros chefes de districto, com residencia nas respectivas sédes e constituidas pelo pessoal de engenheiros fiscaes e outros funccionarios, fixados em numero e categoria de accôrdo com a importancia de cada rêde de fiscalização.

Art. 9.° As commissões serão dirigidas por um engenheiro chefe, com residencia no ponto mais adequado aos trabalhos e serão constituidas por tantos engenheiros, conductores, desenhistas, escripturarios, auxiliares, serventes e operarios quantos forem precisos para o completo desempenho dos serviços que lhes forem confiados.

Art. 10. As delegações fiscaes serão exercidas por um ou mais engenheiros itinerantes, sob a denominação de fiscaes geraes, com residencia official na séde da inspectoria, removidos em cada inspecção para qualquer ponto do territorio da Republica onde se faça mister a sua presença temporaria.

Art. 11. O numero e categoria das sub-administrações e delegações serão fixados nas condições previstas neste regulamento e o numero de commissões será o que fôr exigido pelas necessidades do serviço quando assim o determinar o Governo.

CAPITULO III

DAS ATTRIBUIÇÕES E DEVERES DO PESSOAL

Art. 12. Compete ao inspector:

I. Fornecer ao Governo todos os elementos indispensaveis á organização do plano geral de viação;

II. Mandar effectuar, quando determinados pelo Ministro, o reconhecimento e a exploração de todas as estradas que possam ser de interesse geral;

III. Mandar executar os estudos necessarios para cumprir o disposto nos numeros anteriores;

IV. Zelar pelo exacto cumprimento dos contractos das estradas dependentes do Governo Federal, expedindo as instrucções que para esse fim julgar necessarias, submettendo-as á approvação do Ministerio;

V. Approvar, sendo seus actos sub-mettidos posteriormente á approvação do Ministerio:

a) modificações de traçado em planta e perfil, desde que não acarretem augmento de despezas e melhorem as condições technicas relativas aos raios de curvas e ás declividades;

b) alterações nos projectos de obras de arte, uma vez que dellas resultem economia sem prejuizo da segurança, ou que se obtenha maior segurança sem accrescimo de despeza.

VI. Acceitar provisoriamente os trechos de estradas, á medida que ficarem concluidos pelas emprezas constructoras;

VII. Approvar provisoriamente os projectos de tarifas, instrucções regulamentares, quadros de pessoal e horarios propostos pelas emprezas concessionarias;

VIII. Submetter á approvação do Ministro quaesquer medidas das quaes advenha o desenvolvimento das zonas atravessadas pelas estradas dependentes do Governo Federal;

IX. Examinar minuciosamente a organização das tarifas e alterações que se tornem necessarias em pról do desenvolvimento agricola, industrial e commercial do paiz e em beneficio do trafego internacional limitrophe;

X. Dirigir todo o serviço da Inspectoria, expedindo as necessarias instrucções para a boa marcha dos serviços, para o regular andamento dos papeis e documentos submettidos ao seu estudo, distribuindo-os convenientemente pelas varias dependencias da repartição, de modo a tornar tão expedito quanto possivel o necessario estudo e expediente;

XI. Inspeccionar pessoalmente, quando julgar conveniente, qualquer dos serviços a cargo da Inspectoria;

XII. Organizar a estatistica e o cadastro das estradas, quer as dependentes do Governo Federal, quer as dos Governos dos Estados ou das Municipalidades, solicitando ou obtendo, pelo modo mais conveniente, os elementos necessarios;

XIII. Fiscalizar, pela fórma mais conveniente, todos os documentos relativos á renda e á despeza das estradas arrendadas e das que gozam de favores pecuniarios do Governo pela fórma que julgar mais garantidora dos interesses da União;

XIV. Mandar proceder semestralmente á tomada de contas das emprezas que gozarem de garantia de juros ou que, não gozando desse favor, sejam obrigadas a prestal-as por disposições de seus contractos, regulando-se nesse assumpto pelas instrucções especiaes para esse fim approvadas pelo Ministro;

XV. Apresentar ao Ministro, até o dia 15 de março de cada anno, o relatorio circumstanciado de todos os serviços do anno anterior a cargo da Inspectoria, e bem assim o orçamento das despezas para os serviços da repartição no exercicio futuro e das relativas aos favores pecuniarios concedidos ás emprezas;

XVI. Apresentar ao Ministro, até aquella data, afim de ser devidamente impressa, a estatistica das estradas dependentes da repartição.

Art. 13. Compete ao secretario por si e pelo pessoal da secretaria:

I. Dirigir o expediente da administração central, zelando pela ordem, disciplina e asseio geral do escriptorio da Inspectoria;

II. Abrir, catalogar, preparar, submetter ao inspector e redigir a sua correspondencia, zelando pela classificação e guarda de seu archivo;

III. Zelar pela boa distribuição dos papeis e documentos da Inspectoria, sendo responsabilizado pelos seus extravios, quando não forem elles devidamente protocollados;

IV. Providenciar para a acquisição dos materiaes necessarios ao expediente da administração central e distribuil-os conforme as necessidades de cada uma de suas secções;

V. Proceder ao assentamento do pessoal da Inspectoria, com a indicação do nome, idade, estado, residencia, data da nomeação, categoria, posse, licença, remoção, tempo de exercicio, elogios, penas e tudo quanto possa interessar aos empregados, de modo a permittir informação prompta e segura a respeito dos mesmos.

Art. 14. Directamente subordinados ao secretario disporá a secretaria de um official, um archivista, um 2° escripturario, um amanuense, um porteiro, um continuo e tres serventes, cujas funcções serão determinadas por instrucções dadas pela Inspectoria.

Art. 15. Compete aos chefes de secção:

I. Ter sob sua responsabilidade e direcção a respectiva secção, distribuir o serviço por seus auxiliares e examinar todos os documentos e assumptos estudados, de modo a conhecel-os nos seus detalhes.

II. Ser o intermediario entre o inspector e o pessoal da secção, zelando pela boa marcha dos trabalhos e cumprimento dos deveres dos empregados;

III. Propor ao inspector as modifica- e prestar nesse sentido informações á secretaria e á contabilidade para os devidos assentamentos e folhas de pagamento;

IV. Propor ao inspector as penalidades em que incorrer o pessoal da secção;

V. Organizar e ter sob sua responsabilidade o archivo, correspondencia e protocollo dos documentos da secção;

VI. Estudar e informar ao inspector, ou visar todas as informações da secção, sobre todos os estudos, projectos, planos submettidos;

VII. Corresponder-se directamente com os chefes de districto ou de construcção ou fiscaes geraes, sómente quanto aos serviços da secção para esclarecimentos que se fizerem precisos á solução dos serviços da secção, correspondentes ao anno anterior.

VIII. Substituir o inspector nos seus impedimentos, quando designado pelo Ministro;

IX. Apresentar ao inspector, até o dia 15 de fevereiro de cada anno, o relatorio dos serviços de secção, correspondentes ao anno anterior;

Art. 16. Ao chefe de secção das estradas em estudo e construcção, por si e pelo pessoal da secção, incumbe:

I. Examinar e prestar informações sobre todos os estudos, projectos, planos e orçamentos de estradas, quer os organizados pelas commissões officiaes, quer os apresentados pelas emprezas contractantes;

II. Propor ao inspector o pessoal extranumerario para as commissões incumbidas dos estudos das estradas que o Governo designar, a dispensa dos engenheiros e mais auxiliares á medida que se tornarem desnecessarios ao serviço;

III. Propor ao inspector as modificações ou melhoramentos de taes estudos, fazendo os respectivos desenhos e orçamentos;

IV. Estudar as condições, especificações e tabellas de preços para a construcção das estradas, de accôrdo com os dados relativos a cada zona do paiz e com as necessidades da rêde local, informando ao inspector sobre as alterações precisas que forem indicadas pelo estudo comparativo dos dados adquiridos e a pratica de taes serviços;

V. Informar detalhadamente sobre a qualidade, procedencia, valor, resistencia e condições a que deve satisfazer o material fixo, com emprego nas estradas em construcção;

VI. Informar á *Secção das estradas em trafego e estatistica* sobre todos os dados precisos para a organização dos projectos de estações ou dependencias, obras de arte e typos de material fixo, que tenham de ser empregados nas estradas em trafego;

VII. Verificar se a applicação dos preços dos contractos ou instrucções do Governo é feita com exactidão nos calculos das medições ou avaliações de serviços executados pelas emprezas contractantes;

VIII. Informar á secção de contabilidade a respeito da organização das folhas e certificados de pagamento dos serviços executados;

IX. Examinar, registrar e submetter á secção de contabilidade as relações dos materiaes necessarios aos estudos das estradas, quando tiverem de ser feitos sob a acção da Inspectoria, ou dos que tiverem de ser importados livres de direitos.

Art. 17. Ao chefe da secção das estradas em estudo e construcção serão subordinados directamente tres engenheiros ajudantes, sendo um especialista em electricidade, dous desenhistas, dous calculistas, um 1° escripturario e um continuo, cujas funcções serão reguladas em instrucções especiaes.

Art. 18. Ao chefe da secção das estradas em trafego, e estatistica, por si e pelo pessoal da secção incumbe:

I. Estudar e examinar exclusivamente os assumptos que digam com a parte em trafego das estradas concedidas, informando sobre elles minuciosamente ao inspector;

II. Informar sobre o processo de acceitação de qualquer trecho de estrada que deva ser entregue ao trafego publico;

III. Informar a respeito do estabelecimento de estações ou paradas, horarios e velocidade dos trens e sobre os regulamentos especiaes para os transportes nas estradas em trafego;

IV. Estudar e examinar os projectos de tarifas e condições de transporte das estradas sob o ponto de vista do augmento da regularidade do seu trafego, submettendo esse estudo á secção de contabilidade para revel-o sob o ponto de vista de vantagem financeira para o Governo;

V. Estudar os meios de diminuir as despezas de custeio das estradas e desenvolver as fontes de receita de sua exploração technica e commercial;

VI. Examinar, rubricar e submetter á secção de contabilidade as relações dos materiaes necessarios ao trafego das estradas e que tenham de ser importados com isenção de direitos;

VII. Informar sobre o augmento ou acquisição de material fixo e rodante para as estradas em trafego, de accôrdo com os dados fornecidos pela secção das estradas em estudo e construcção;

VIII. Estudar os contractos de trafego mutuo e os de transito reciproco de material rodante entre as estradas em trafego, propondo as soluções necessarias;

IX. Examinar as propostas de tarifas e suas modificações, informando de modo preciso sobre as vantagens de sua approvação para o Thesouro Nacional;

X. Recolher todos os dados referentes a custas, despezas, lucros e perdas para organização da estatistica e resumos parciaes para cada estrada ou rêde durante o anno anterior;

XI. Organizar para cada anno a estatistica geral de construcção e trafego, receita e despeza das estradas fiscalizadas para ser submettida ao exame do inspector e apresentada ao Ministro para a necessaria publicação;

XII. Confeccionar os dados precisos e fazer o historico de cada rêde de viação e de seus contractos á vista do que constar e do que fôr succedendo, para cada caso, de accôrdo com os dados fornecidos pelas outras secções da Inspectoria;

XIII. Fazer o registro, por meio de extracto, dos actos da Inspectoria e dos Poderes Legislativo e Executivo, com referencia a cada uma das estradas;

XIV. Organizar um archivo da legislação ferro-viaria brazileira e estrangeira e dos actos de lei e regulamentos da Republica que digam respeito ás estradas, em geral, ou ás mesmas interessem sob qualquer ponto de vista;

XV. Colleccionar e ministrar ao inspector todos os dados para a confecção do relatorio annual da Inspectoria.

Art. 19. Ao chefe da secção das estradas em trafego e estatistica serão subordinados directamente dois engenheiros ajudantes, um official de estatistica, um 1° escripturario, dois amanuenses e um continuo, cujas funcções serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 20. Ao chefe de secção da contabilidade, por si e pelo pessoal da secção, incumbe:

I. Organizar as folhas de pagamento do pessoal da Inspectoria de accôrdo com as notas dos livros de ponto das secções para serem encaminhadas ao respectivo processo;

II. Organizar os certificados de pagamento de serviços feitos pelas commissões ou pelos contractantes para a execução das estradas em construcção ou modificações de estradas em trafego, quando taes trabalhos tenham de ser levados á conta de capital dos contractantes ou de ser pagos pelo Governo;

III. Examinar os pedidos para levantamento de fundos, retiradas, cauções, depositos e guias de recolhimento ao Thesouro de quaesquer pagamentos, de accôrdo com os contractos;

IV. Informar, tendo em vista os creditos votados, os quadros de pessoal de varios serviços locaes e dos contractantes propondo as alterações que forem convenientes, no ponto de vista da despeza;

V. Proceder a minucioso exame nos processos de tomadas de contas aos contractantes e prestar sobre os mesmos as necessarias informações;

VI. Organizar a escripturação geral da Inspectoria, de modo que fiquem estabelecidas contas geraes e especiaes para estradas em construcção e em trafego, mencionando detalhadamente os encargos do Governo, os pagamentos por elle feitos por qualquer titulo, os depositos, as cauções ou garantias dos contractantes, as restituições ou pagamentos feitos ao Governo, o capital fixado para cada estrada, suas garantias, juros e amortizações e os emprestimos feitos pelo Governo para a realização dos contractos, estabelecendo sob fórma clara e precisa um regimen de verdadeira contabilidade para seguras informações;

VII. Escripturar em um livro especial, além dos livros geraes, a conta corrente da receita e despeza da Inspectoria;

VIII. Preparar os dados precisos para os orçamentos annuaes da repartição e para o relatorio do inspector, quanto ás despezas necessarias aos serviços do anno seguinte;

IX. Organizar, conservar e catalogar todo o archivo financeiro da Inspectoria;

X. Apresentar ao inspector até o dia 15 de cada mez um balancete da escripta do mez anterior e até os dias 15 dos mezes de agosto e fevereiro um balanço do semestre e anno anterior.

Art. 21. Ao chefe de secção da contabilidade serão subordinados directamente um engenheiro ajudante, um contador, um ajudante de contador, um 2° escripturario, dous amanuenses e um continuo, cujas funcções serão reguladas por instrucções especiaes.

Art. 22. Aos chefes das sub-administrações ou de districto e das commissões por si ou pelo pessoal subordinado, incumbe:

I. Representar directamente a Inspectoria junto a cada Governo de Estado, de estrada fiscalizada e ser o intermediario entre elles e a repartição para todos os assumptos que digam respeito ao seu districto ou zona de serviço;

II. Zelar pelo cumprimento de todas as leis e regulamentos e dos contractos em vigor e pelo bom desempenho dos deveres do pessoal sob sua direcção;

III. Fazer executar as instrucções especiaes para os serviços a seu cargo e expedir as ordens e detalhes de serviços necessarios á boa marcha e andamento dos trabalhos de seu districto ou commissão;

IV. Examinar todos os trabalhos sob sua direcção e distribuir seu pessoal da melhor fórma e de accôrdo com as attribuições regulamentares, fazendo-o igualmente acompanhar com a maxima assiduidade e cuidado as varias secções de serviço a seu cargo;

V. Examinar e inspeccionar com frequencia todas as secções a cargo de seu districto ou commissão por visitas pessoaes, pelo menos de duas vezes ao mez, fazendo com que os seus auxiliares procedam a exame e inspecções mais frequentes ou assistam pessoalmente e diariamente aos serviços de que forem incumbidos;

VI. Verificar de continuo as condições de conservação, ordem, andamento e progressão dos trabalhos ou estradas sob sua fiscalização ou direcção e proceder ás experiencias necessarias ao emprego dos materiaes a ella destinados;

VII. Examinar com o maximo cuidado todos os materiaes que tenham de ser empregados nos serviços a seu cargo, fazendo cumprir as ordens para sua applicação, substituição ou rejeição;

VIII. Estudar e propor ao inspector as medidas tendentes a melhorar as condições technicas ou economicas dos serviços sob sua inspecção ou direcção;

IX. Providenciar nos casos de urgencia do serviço de modo a manter a sua boa organização e ordem, communicando immediatamente os seus actos á Inspectoria e sujeitando-os á sua approvação, quando não estejam previstos em suas attribuições;

X. Authenticar ou visar todos os documentos que devam ser remettidos á Inspectoria ou aos contractantes, com os quaes é de sua exclusiva competencia se corresponderem directamente;

XI. Proceder aos trabalhos de exame, avaliação ou medição dos serviços contractados e ao ajuste de contas, de accôrdo com as instrucções especiaes contractuaes, dando andamento aos respectivos processos para a sua ulterior approvação;

XII. Impor aos contractantes as multas e penalidades por inobservancia de disposições do contracto, submettendo-as á Inspectoria para a sua homologação posterior com os motivos de seu proceder e as justificativas dos contractantes punidos;

XIII. Inventariar os materiaes de serviço a seu cargo, mandando proceder a balancetes mensaes, zelando por sua boa escripta e conservação;

XIV. Apresentar, por occasião da terminação dos serviços especiaes, ou até o dia 15 de agosto e 15 de fevereiro, relatorios semestral e annual, incluindo todos os dados, quadros, estatisticas exigidas pela Inspectoria bem como um orçamento da despeza provavel dos serviços do anno a seguir;

XV. Organizar methodicamente todas as informações e dados relativos aos serviços, exigindo das estradas ou dos contractantes, os documentos, as provas, planos e orçamentos, e em geral, todas as communicações e detalhes que forem necessarios á fiscalização e inspecção ou realização dos trabalhos a seu cargo.

Art. 23. A cada sub-administração ou commissão corresponderá um escriptorio com séde no ponto mais adequado e com o pessoal que fôr fixado pelo presente regulamento, salvo posterior augmento de accôrdo com as necessidades do serviço.

Art. 24. Aos chefes das sub-administrações ou districtos ficarão subordinados os engenheiros, os escripturarios e o demais pessoal que áquelles competirem, conforme a respectiva classificação e necessidade do serviço.

Art. 25. A residencia official do chefe das sub-administrações ou districtos e dos seus subordinados deverá ser na séde do districto de fiscalização, podendo entretanto o chefe desse serviço determinar que qualquer dos seus subordinados resida em ponto diverso, desde que assim resulte vantagem para o serviço, ficando, porém, obrigado a comparecer pelo menos uma vez por semana ao escriptorio da sub-administração para dar conta do andamento do serviço a seu cargo.

Art. 26. O chefe da sub-administração ou do districto não poderá ausentar-se da séde, a não ser em serviço de inspecção ou mediante licença do inspector, em qualquer outro caso.

Do mesmo modo os seus subordinados não poderão afastar-se dos logares de sua residencia a não ser em serviço ou por licença regulamentar.

Art. 27. Aos chefes das commissões ficará subordinado o pessoal necessario, conforme sua organização e classificação feitas pela Inspectoria, de accôrdo com a importancia dos serviços que lhes forem incumbidos e as instrucções que nesse sentido lhes forem dadas.

Art. 28. Aos delegados ou fiscaes geraes incumbe:

I. Percorrer periodicamente as estradas e visitar os trabalhos em construcção, de accôrdo com a designação do inspector para uma inspecção geral ou para o estudo especial de algum assumpto referente ás mesmas estradas;

II. Examinar cuidadosamente as condições do trafego ou da construcção, verificando se os respectivos serviços são feitos com a precisa regularidade e economia e são cumpridas as leis e disposições regulamentares em vigor;

III. Verificar se é feita a devida conservação das linhas, do material fixo e rodante e das demais dependencias das estradas;

IV. Examinar com o maximo cuidado se os contractos de construcção, empreitada ou trafego estão sendo fielmente executados;

V. Conhecer das necessidades que tenham os habitantes das zonas servidas pelas estradas, afim de informar á Inspectoria sobre as providencias a tomar no sentido de melhorar horarios e tarifas ou de executar novos serviços de ramaes e prolongamentos;

VI. Conhecer das vantagens que possam provir, para a construcção e trafego das estradas, da execução de melhoramentos ou transformações que esses serviços comportem;

VII. Estudar tudo quanto se refira a trafego mutuo e facilidade de ligar o trafego terrestre ao maritimo e fluvial, bem como o que diga respeito a qualquer outra vantagem para transporte das zonas percorridas na inspecção;

VIII. Estudar com o maximo cuidado e o mais detalhadamente qualquer assumpto especialmente indicado para o qual tenha sido a inspecção determinada;

IX. Verificar si os chefes de districto ou das commissões são zelosos no cumprimento de seus deveres e si a sua fiscalização, ou direcção dos serviços a seu cargo é effectiva e se faz com a precisa exactidão;

X. Assumir a direcção de qualquer sub-administração ou commissão, quando especialmente designados para esse fim, ou nos casos urgentes em que sejam precisas providencias immediatas ou ao inspector designe os funccionarios effectivos desses cargos;

XI. Exigir a presença dos chefes de serviço ou de qualquer de seus auxiliares para acompanhal-os no desempenho de sua inspecção e todos os dados e informações de que precisem ou sejam convenientes;

XII. Apresentar-se ao inspector logo após o seu regresso á séde da Inspectoria e em seguida ao Ministro, quando assim fôr preciso para relatarem verbalmente o resultado da visita ou inspecção feita;

XIII. Apresentar ao inspector, logo após a terminação de qualquer inspecção, um relatorio minucioso das suas observações e das providencias que forem necessarias para se conseguir o resultado desejado;

XIV. Communicar ao inspector, durante o decurso de suas inspecções, por officio ou telegramma, tudo que lhes pareça necessario para a adopção de qualquer medida ou providencia urgente;

XV. Apresentar-se ao inspector para auxilial-o no serviço geral da administração, quando tenham de permanecer na séde da Inspectoria sem designação de qualquer serviço.

CAPITULO IV

DA ADMISSÃO, NOMEAÇÃO, LICENÇA, FALTAS E DEMISSÃO DO PESSOAL

Art. 29. O pessoal da Inspectoria divide-se em empregados de titulo e empregados subalternos não titulados, cabendo a uns e outros os deveres e direitos dos empregos para que forem nomeados ou engajados.

Art. 30. Serão considerados funccionarios de titulo todos os empregados da Inspectoria, com excepção dos serventes, guardas, trabalhadores ou operarios.

Art. 31. O numero, categoria e vencimentos do pessoal da administração central e das sub-adminstrações serão fixados pelos quadros annexos a este regulamento. A respectiva distribuição será feita pela Inspectoria e o seu augmento se fará mediante proposta desta ao Ministerio, podendo em caso de urgencia ou accumulação de serviço o inspector resolver sobre tal augmento, submettendo o seu acto á approvação do Ministro.

Art. 32. O numero e a categoria do pessoal das commissões serão fixados para cada caso especial pelo Ministerio, de accôrdo com a proposta da Inspectoria, sendo os vencimentos regulados pela tabella tambem annexa ao presente regulamento.

Art. 33. O numero de delegados ou fiscaes geraes será fixado de modo permanente ou periodico directamente pelo Ministro, de accôrdo com a Inspectoria, ou como julgar conveniente ao serviço publico e com os vencimentos tambem marcados na tabella annexa.

Art. 34. O pessoal titulado será considerado effectivo e gozará de todas as regalias e vantagens das leis em vigor, e, depois de 10 annos de serviço, só poderá ser demittido por falta grave, desidia ou incapacidade comprovada.

Art. 35. Os chefes e mais pessoal das commissões de estudos serão considerados em commissão e poderão ser dispensados ao termo do serviço para que tenham sido designados, nomeados ou engajados, salvo o caso de não corresponderem bem ás suas funcções, o que obrigará a dispensa immediata.

Art. 36. Os empregados de titulo das sub-administrações ou commissões serão classificados em 1ª e 2ª classes com iguaes attribuições, quando com titulo ou funcção semelhante, constituindo a differença entre as classes apenas nos vencimentos e na collocação em relação aos outros funccionarios da classe superior.

Art. 37. Serão nomeados por decreto o inspector e por portaria do Ministro, mediante proposta do inspector, o secretario, os chefes de secção, os ajudantes de secção, fiscaes geraes, engenheiros chefes de districto, engenheiros fiscaes, o contador, o ajudante do contador, officiaes, conductores, escripturarios, desenhistas e calculistas.

Art. 38. Os demais empregados da Inspectoria serão nomeados pelo inspector, com excepção do pessoal subalterno e jornaleiro das sub-administrações e commissões, que será engajado pelos respectivos chefes de serviço e terá os vencimentos e vantagens constantes da tabella annexa a este regulamento.

Art. 39. O cargo de inspector só será confiado, por livre escolha do Governo, a engenheiro nacional que se recommende por sua experiencia e capacidade profissional, anteriormente demonstrada em trabalhos concernentes á viação terrestre.

Art. 40. Só poderão ser nomeados para os logares de fiscaes geraes, chefes de secção, chefes de districto e de commissão os profissionaes diplomados por escolas brazileiras que satisfizerem as prescripções da lei n. 3.001, de 9 de outubro de 1880, sendo que para os logares de fiscaes geraes e de chefes se exigem seis annos de pratica de construcção de estradas de ferro e para os logares de engenheiros fiscaes a pratica pelo menos de dous annos.

Art. 41. A nomeação para os logares que não forem technicos será feita sempre mediante concurso. Sómente ao Ministro é licito nomear para as commissões de estudos pessoal reconhecidamente habilitado, sem a exigencia daquella prova.

Art. 42. Salvo o cargo de inspector, o provimento dos demais cargos do pessoal effectivo, em caso de vaga, será por accesso das respectivas classes, attendendo-se á antiguidade e ao merecimento.

Art. 43 .O inspector será substituido, nos seus impedimentos temporarios, peló chefe de secção designado pelo Ministro; os chefes de secção por seus ajudantes e os demais empregados da administração central e das sub-administrações pelos seus immediatos em vencimentos e categoria, designados todos pelo inspector.

Art. 44. As substituições temporarias nas commissões de estudos serão feitas, para os chefes de serviço, pelo inspector, dentre o seu pessoal de maior categoria e, para os auxiliares, pelos respectivos chefes.

Art. 45. Ao pessoal de titulo caberão os vencimentos mensaes da tabella annexa correspondentes á sua categoria ou funcção, não lhe sendo abonado augmento ou diaria por qualquer serviço feito fóra das horas do expediente ou da séde dos trabalhos.

Art. 46. Ao pessoal não titulado corresponderão os vencimentos mensaes calculados pelas diarias da tabella annexa, com direito ao pagamento pelo serviço extraordinario feito em dias de descanso e feriados ou á noite, além das horas do trabalho diario.

Art. 47. Dos vencimentos do pessoal de titulo, dous terços serão considerados como ordenado e um terço como gratificação, para todos os effeitos.

Art. 48. Todo empregado terá direito á passagem livre por parte do Governo para seu transporte em serviço, não lhe cabendo nesse caso nem augmento de vencimentos, nem diaria; salvo nos casos de nomeação ou de remoção definitiva dos empregados de titulo, aos quaes será abonada uma ajuda de custo correspondente á metade do respectivo ordenado mensal, para a sua installação.

Art. 49. Aos funccionarios do quadro effectivo é garantida a vantagem da aposentadoria e do montepio, pela fórma e nas condições das leis vigentes.

Art. 50 Perderá a aposentadoria o empregado que em qualquer tempo, por sentença passada em julgado, fôr convencido de haver, durante o exercicio de algum dos empregos, commettido o crime de peita ou de suborno, ou praticado qualquer acto de traição, abuso de confiança ou revelação de segredo.

Art. 51. Aos funccionarios das commissões de estudos é facultado o montepio dos servidores do Estado, sendo-lhes garantida a mesma aposentadoria que aos effectivos, sómente quando se invalidarem no desempenho de suas funcções.

Art. 52. Terá igualmente uma pensão o pessoal operario que por motivo de accidente ou desastre em serviço da Inspectoria ficar impossibilitado ou incapaz de ganhar meios para sua subsistencia.

Art. 53. A igual pensão terão direito a viuva ou filhos menores do pessoal jornaleiro que fallecer em desastre no serviço publico.

Art. 54. 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, comtanto que, reunida a importancia da gratificação aos vencimentos do substituto, este total não exceda a dos vencimentos do logar substituido.

Art. 55. O empregado que exercer interinamente logar vago perceberá todos os vencimentos deste, perdendo os de seu proprio emprego.

Art. 56. 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 o maximo de oito dias.

Para sua justificação será sufficiente a simples allegação por escripto do empregado, quando o numero das faltas não exceder a tres. Si, porém, fôr superior a tres e inferior a nove, será necessario apresentar attestado medico.

Além de oito faltas só será concedido abono si o empregado obtiver licença.

Art. 57. O desconto por faltas interpoladas não comprehenderá os dias feriados; sendo, porém, successivas, comprehenderá todos os dias.

Art. 58. São causas justificativas de faltas: molestia, nojo, gala de casamento.

Art. 59. As licenças ao pessoal serão concedidas até 30 dias pelo inspector e as de maior prazo pelo Ministro, precedendo audiencia do inspector e de accôrdo com as disposições do decreto n. 4.484, de 7 de março de 1870.

Art. 60. As licenças serão concedidas com ou sem ordenado, não se abonando em caso algum as gratificações do exercicio.

Art. 61. Só por motivo de molestia comprovada se concederá licença até um anno, podendo ser com ordenado inteiro até seis mezes, e de então em deante com metade do ordenado.

Art. 62. Por qualquer outro motivo justificado a licença não excederá de seis mezes e sendo com ordenado ficará sujeita 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. 63. O tempo de licença é concedido com ordenado; suas reformas e prorogações dentro de um anno, a contar do dia em que começar o gozo da primeira licença obtida, serão sommados para o fim de fazer-se o desconto de que trata o artigo antecedente.

Art. 64. Em todo o caso, findo o prazo maximo da licença, nada mais perceberá o licenciado, nem será aquella renovada ou prorogada sem que este volte ao effectivo exercicio de suas funcções e nelle permaneça por tempo, pelo menos, igual ao da ausencia determinada pelo goso da licença.

Art. 65. Ficará sem effeito a licença concedida si aquelle que a tiver obtido não entrar no goso della dentro do prazo de 30 dias, contados do dia em que o acto da concessão fôr publicado no *Diario Official* ou lhe fôr communicado.

Art. 66. Não póde obter licença o empregado que não tiver tomado posse e entrado no exercicio de seu cargo; salvo o caso de adoecer no periodo em que se realizar sua remoção de um para outro emprego.

Art. 67. Nenhum vencimento será pago ao licenciado sem que tenha registrado a respectiva portaria na secção competente da Inspectoria, com a declaração do dia em que começou a gosal-a e sem que se achem satisfeitas as exigencias prescriptas nas leis fiscaes.

Art. 68. Os empregados da Inspectoria terão annualmente 15 dias de férias de que gosarão sem prejuizo do serviço e sem perda de seus vencimentos.

Art. 69. As faltas disciplinares commettidas por empregados que não constituirem crime definido na legislação vigente serão punidas segundo a sua gravidade, com as seguintes penas:

I. Advertencia.
II. Reprehensão.
III. Suspensão até 30 dias.
IV. Demissão.

Art. 70. O inspector e chefes de serviço poderão impôr qualquer das penas designadas no artigo antecedente aos empregados de sua nomeação e as de advertencia a suspensão até oito dias aos de nomeação de seus superiores, aos quaes dará disso conhecimento immediatamente.

Art. 71. O empregado que, sem causa justificada, faltar seguidamente mais de 15 dias, será considerado demittido.

Art. 72. Das penalidades comminadas nos arts. 70 e 71 haverá sempre recurso para a autoridade superior até ao Ministro.

Art. 73. Resolvido o recurso final é vedada a readmissão do empregado titulado ou jornaleiro demittido.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Art. 74. O inspector, ouvidos os diversos chefes, expedirá as instrucções e os regimentos internos indispensaveis á boa marcha de cada um dos serviços de modo que fiquem bem definidas as attribuições das varias classes de empregados e indicados os processos e modelos a adoptar para a escripturação, contabilidade e estatistica, correspondentes aos mesmos serviços.

Art. 75. Emquanto não forem expedidas as instrucções especiaes de que trata o artigo antecedente, deverão ser observadas, com relação ás estradas em trafego, e em construcção, as disposições dos decretos ns. 2.885, de 25 de abril de 1908 e 4.871, de 23 junho de 1903, em tudo quanto não fôr contrario ao presente regulamento.

Art. 76. O escriptorio central da Inspectoria e os das sédes das sub-administrações e commissões funccionarão das 10 horas da manhã ás 3 da tarde, em todos os dias uteis, com excepção dos feriados da Republica.

Art. 77. Aos funccionarios actuaes da Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, são garantidos os direitos adquiridos pelos regulamentos anteriores, devendo ser aproveitados na organização do quadro effectivo da Inspectoria, segundo suas categorias e vencimentos.

Art. 78. Os funccionarios que não puderem ser aproveitados, mesmo nos serviços das commissões, serão considerados addidos si contarem mais de 10 annos de serviço effectivo.

Art. 79. O numero de vencimentos dos empregados titulares e jornaleiros consta da tabella e do quadro annexo, organizados segundo as categorias correspondentes, com a designação das sédes dos trabalhos, salvo augmento posterior, de accôrdo com as necessidades do serviço e mediante approvação do Ministro.

Art. 80. Este regulamento entrará em vigor em 1 de janeiro de 1912.

Art. 81. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1911.
—*J. J. Seabra.*

TABELLA DE VENCIMENTOS

Pessoal da Administração Central e das Delegações

N.	Categoria	Vencimentos	Totaes
1	Inspector	30:000$	30:000$
3	Chefes de secção	18:000$	54:000$
2	Delegados ou fiscaes geraes...	18:000$	36:000$
1	Secretario.....	9:600$	9:600$
6	Engenheiros ajudantes.....	14:400$	86:400$
1	Contador.....	9:000$	9:000$
1	Ajudante de contador.....	6:000$	6:000$
1	Official da Secretaria.....	6:000$	6:000$
1	Official de Estatistica.....	5:400$	5:400$
2	Primeiros escripturarios	4:800$	9:600$
2	Segundos escripturarios	4:000$	8:000$
1	Archivista	5:400$	5:400$
5	Amanuenses	3:600$	18:000$
1	Desenhista de 1ª classe	6:000$	6:000$
1	Desenhista de 2ª classe	4:800$	4:800$
2	Calculistas	4:500$	9:000$
1	Porteiro	2:400$	2:400$
4	Continuos	2:400$	9:600$
3	Serventes	1:800$	5:400$
			320:600$

J. J. Seabra.

Distribuição do pessoal dos districtos

1° DISTRICTO

ESTADO DO AMZONAS — SÉDE: PORTO VELHO

Estrada de Ferro Madeira-Mamoré

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
2 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

2° DISTRICTO

ESTADOS DO PARÁ E MARANHÃO — SÉDE: S. LUIZ

Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha — Estrada de Ferro de Caxias a Cajazeiras — Estrada de Ferro São Luiz a Caxias

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Belém e Alcobaça.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe em Caxias.
1 Engenheiro fiscal de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

3° DISTRICTO

ESTADOS DO PIAUHY E CEARÁ — SÉDE: FORTALEZA

Rêde Cearense

Chefe do districto.
3 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
5 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 Servente.

4° DISTRICTO

ESTADOS DO RIO GRANDE DO NORTE, PARAHYBA, PERNAMBUCO E ALAGÔAS — SÉDE: RECIFE

Rêde da Great Western e Estrada de Ferro do Rio Grande do Norte

Chefe do districto.
5 Engenheiros de 1ª classe
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

5° DISTRICTO

ESTADOS DA BAHIA E SERGIPE — SÉDE: BAHIA

Rêde Bahiana

Chefe do districto.
6 Engenheiros de 1ª classe.
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

6° DISTRICTO

ESTADO DA BAHIA (SUL), ESPIRITO SANTO E MINAS GERAES — SÉDE: VICTORIA

Estrada de Ferro Caravellas e Ramal — Estrada de Ferro Victoria a Diamantina — Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

7° DISTRICTO

ESTADO DO RIO DE JANEIRO E MINAS — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Estrada de Ferro Leopoldina — Estrada de Ferro Rezende a Areias — Estrada de Ferro Bananal — Estrada de Ferro Corcovado — Prolongamento da Maricá — Estrada de Rodagem Rio-Petropolis

Chefe do districto.
5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
6 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

8° DISTRICTO

ESTADO DE MINAS GERAES — SÉDE: RIO DE JANEIRO

Rêde Sul Mineira

Chefe do districto.
2 Engenheiros de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

9° DISTRICTO

ESTADO DE GOYAZ — SÉDE: FORMIGA

Estrada de Ferro de Goyaz

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

10° DISTRICTO

ESTADO DE S. PAULO — SÉDE: S. PAULO

Estrada de Ferro Paulista — S. Paulo Railway — Estrada de Ferro Mogyana — Estrada de Ferro Sorocabana — Estrada de Ferro Noroeste (Baurú a Itapura) — Estrada de Ferro Araraquara

Chefe do districto.
5 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
2 Serventes.

11° DISTRICTO

ESTADO DE MATTO GROSSO

Estrada de Ferro Noroeste (Linha Itapura a Corumbá)

Chefe do districto.
2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

12° DISTRICTO

ESTADO DO PARANÁ E SANTA CATHARINA — SÉDE: CURITYBA

Linha de Itararé ao Uruguay e ramaes — Estrada de Ferro do Paraná

Chefe do districto.
2 Engenheiros fiscaes de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

13° DISTRICTO

ESTADO DE SANTA CATHARINA E PARANÁ — SÉDE: JOINVILLE

Linha de S. Francisco — Estrada de Ferro D. Thereza Christina e linhas de ligação — Estrada de Ferro de Santa Catharina

Chefe do districto.
1 Engenheiro fiscal de 1ª classe.
3 Engenheiros fiscaes de 2ª classe.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

14° DISTRICTO

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL — SÉDE: PORTO ALEGRE

Rêde de Viação Ferrea — Rio Grandense — Estrada de Ferro Quarahim a Itaqui.

Chefe do districto.
5 Engenheiros de 1ª classe.
7 Engenheiros de 2ª classe.
1 1° Escripturario.
1 2° Escripturario.
1 Servente.

Rio, novembro de 1911. — *J. J. Seabra.*

Tabella de vencimentos

PESSOAL DA COMMISSÃO DE ESTUDOS

Categorias	Vencimentos
Chefe de commissão.....	18:000$
1.° Engenheiro.....	15:000$
Chefe de secção.....	12:000$
Engenheiro ajudante.....	9:600$
Engenheiro conductor.....	6:000$
Auxiliar technico.....	4:000$
Desenhista de 1ª classe.....	6:000$
Desenhista de 2ª classe.....	4:800$
Secretario.....	5:000$
Escripturario pagador.....	4:800$
Escripturario.....	4:000$
Amanuense.....	3:600$
Continuo.....	1:800$
Servente	1:440$

OBSERVAÇÃO

Do credito destinado a cada uma das commissões será reservada uma certa quota para pagamento de diarias que variarão de 15$ para o chefe até 3$ para os auxiliares, escripturarios e amanuenses.

QUADRO E DIARIAS DO PESSOAL JORNALEIRO

Cada secção de trabalho terá no maximo o seguinte pessoal operario:

1 Feitor.....	4$000
2 Porta-miras.....	3$000
1 Balisa de ré.....	3$000
3 Porta-instrumentos, 2$ a...	2$500
1 a 2 Estaqueiros a.....	2$500
3 Homens para abertura de picadas com o transito a....	2$500
1 Machadeiro.....	2$500
6 Foiceiros para as secções a.	2$500
4 Cruzeteiros a.....	2$500
2 Cozinheiros a	2$500
1 Cocheiro.....	2$500

DECRETO N. 2.681. — DE 7 DE DEZEMBRO DE 1912

Regula a responsabilidade civil das estradas de ferro

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancciono a resolução seguinte:

Art. 1.° As estradas de ferro serão responsaveis pela perda total ou parcial, furto ou avaria das mercadorias que receberem para transportar.

Será sempre presumida a culpa e contra esta presumpção só se admittirá alguma das provas:

1ª, caso fortuito ou força maior;

2ª, que a perda ou avaria se deu por vicio intrinseco da mercadoria ou causas inherentes á sua natureza;

3ª, tratando-se de animaes vivos, que a morte ou avaria foi consequencia de risco que tal especie de transporte faz naturalmente correr;

4ª, que a perda ou avaria foi devida ao máo acondicionamento da mercadoria ou a ter sido entregue para transportar sem estar encaixotada, enfardada ou protegida por qualquer outra especie de envoltorio;

5ª, que foi devido a ter sido transportada em vagões descobertos, em consequencia de ajuste ou expressa determinação do regulamento;

6ª, que o carregamento e descarregamento foram feitos pelo remettente ou pelo destinatario ou pelos seus agentes e disto proveiu a perda ou avaria;

7ª, que a mercadoria foi transportada em vagão ou plataforma especialmente fretada pelo remettente, sob á sua custodia e vigilancia, e que a perda ou avaria foi consequencia do risco que essa vigilancia devia remover.

Art. 2.° Si nos casos dos ns. 2, 3, 4, 5, 6 e 7 do artigo anterior concorrer a culpa da estrada de ferro com a do remettente ou destinatario, será proporcionalmente dividida a responsabilidade.

Art. 3.° A responsabilidade começará ao ser recebida a mercadoria na estação pelos empregados da estrada de ferro,

antes mesmo do despacho, e terminará ao ser effectivamente entregue ao destinatario.

Art. 4.° Será presumida a perda total 30 dias depois de findo o prazo marcado pelos regulamentos para a entrega da mercadoria.

Art. 5.° Será obrigatoria, por parte do remettente, a declaração da natureza e valor das mercadorias que forem entregues fechadas.

Si a estrada de ferro presumir fraude na declaração, poderá verificar, abrindo o caixão, fardo, ou qualquer envolucro que a contenha. Demonstrada, porém, a verdade da declaração feita pelo remettente, a estrada de ferro, sem demora e a expensas suas, acondicionará a mercadoria novamente tal qual se achava.

Art. 6.° A indemnização pelas estradas de ferro, nos casos de perda ou furto, será equivalente ao preço corrente da mercadoria no tempo e no logar em que devia ter sido entregue; no caso de avaria, será proporcional á depreciação por ella soffrida. Deverão ser deduzidas as despezas que deixarem de ser feitas pelo facto da perda da mercadoria. Exceptua-se o caso de dolo, em que a estrada responderá por todos os prejuizos que tenham directamente occorrido.

Paragrapho unico. Si na declaração o remettente diminuir com culpa ou dolo o valor da mercadoria, será o valor declarado a base da indemnização.

Art. 7.° Nos casos de atraso da entrega das mercadorias, a estrada de ferro perderá, em favor do proprietario da mercadoria, uma parte do preço do transporte, proporcional ao tempo de atraso.

Si pelo particular fôr provado que a demora causou-lhe um damno maior, por elle responderá a estrada de ferro, até a importancia maxima correspondente ao valor da mercadoria.

Serão exceptuados os casos de força maior e culpa do remettente ou destinatario. No caso de dolo por parte dos agentes ou empregados da estrada de ferro, esta responderá por todo o prejuizo causado.

Art. 8.° O pagamento do preço do transporte feito pelo destinatario, e bem assim o recebimento da mercadoria, sem reserva ou protesto, exonerará a estrada de ferro de qualquer responsabilidade. Nos casos de avaria occulta ou perda parcial que só mais tarde possam ser verificadas, deverá a reclamação ser feita perante a estrada de ferro no prazo de 30 dias, incumbindo ao reclamante provar em juizo que a avaria teve logar antes da entrega.

Art. 9.° A liquidação da indemnização prescreverá no fim de um anno, a contar da data da entrega, nos casos de avaria, e, nos casos de furto ou perda, a contar do trigesimo dia após aquelle em que, de accôrdo com os regulamentos, devia ter se effectuado a entrega.

Art. 10. As acções judiciaes oriundas do contracto de transporte por estradas de ferro por motivo de perda ou avaria poderão ser intentadas pelos que tiverem recebido a mercadoria ou tenham direito a recebel-a, seus herdeiros ou cessionarios. Para a acção ser intentada pelo remettente, seus herdeiros ou cessionarios deverão apresentar as duas vias da nota da expedição nos casos em que ellas são exigidas ou autorização do destinatario.

Art. 11. A perda ou avaria das bagagens não despachadas que acompanham os passageiros e ficam sob a sua guarda não dará logar a indemnização, salvo si se provar culpa ou dolo por parte dos agentes ou empregados da estrada de ferro.

Art. 12. A clausula da não garantia das mercadorias, bem como a prévia determinação do maximo de indemnização a pagar, nos casos de perda ou avaria, não poderão ser estabelecidas pelas estradas de ferro sinão de modo facultativo e correspondendo a uma diminuição de tarifa. Serão nullas quaesquer outras clausulas diminuindo a responsabilidade das estradas de ferro estabelecidas na presente lei.

Art. 13. As estradas de ferro serão obrigadas a acceitar a expedição de mercadoria não só para suas estações como para as de quaesquer linhas a que estejam directamente ligadas.

Art. 14. Quando mais de uma estrada de ferro tiver concorrido para transporte de uma mercadoria, a acção de indemnização por perda, furto ou avaria terá logar contra a estrada que acceitou a expedição, ou contra a que entregou a mercadoria avariada, ou contra qualquer das estradas intermediarias em cuja linha se provar que teve logar a perda, furto ou avaria.

Art. 15. No caso do artigo anterior, o direito reversivo das estradas de ferro, umas em relação ás outras, será regulado pelas seguintes disposições:

§ 1.° Será responsavel da perda, furto ou avaria da mercadoria a estrada em cuja linha se der o facto.

§ 2.° Si, porém, provar que foi culpa de outra, esta responderá pelas suas consequencias juridicas.

§ 3.° Si concorrer a culpa de mais de uma, a responsabilidade será dividida proporcionalmente ao grão da culpa, attentas as circumstancias que acompanharem o facto.

§ 4.° Si se não puder provar qual a estrada em cuja linha deu-se a perda ou avaria, responderão todas, proporcionalmente ao preço do transporte que cada uma percebeu ou teria o direito de perceber, dada a execução regular do contracto.

§ 5.° No caso de insolvabilidade de alguma das estradas, o prejuizo que desse facto possa resultar para a que pagou a indemnização será repartida por todas as que tiverem cooperado no transporte, guardada a mesma proporção do paragrapho anterior.

Art. 16. São applicaveis os principios dos dous anteriores artigos ao caso de atraso na entrega das mercadorias.

Art. 17. As estradas de ferro responderão pelos desastres que nas suas linhas succederem aos viajantes e de que resulte a morte, ferimento ou lesão corporea.

A culpa será sempre presumida, só se admittindo em contrario alguma das seguintes provas:

1ª, caso fortuito ou força maior;

2ª, culpa do viajante, não concorrendo culpa da estrada.

Art. 18. Serão solidarios entre si e com as estradas de ferro os agentes por cuja culpa se der o accidente. Em re-

lação a estes, terão as estradas direito reversivo.

Art. 19. Si o desastre acontecer nas linhas de uma estrada de ferro por culpa de outra haverá em relação a esta direito reversivo por parte da primeira.

Art. 20. No caso de ferimento, a indemnização será equivalente ás despezas do tratamento e aos lucros cessantes durante elle.

Art. 21. No caso de lesão corporea ou deformidade, á vista da natureza da mesma e de outras circumstancias, especialmente a invalidade para o trabalho ou profissão habitual, além das despezas com o tratamento e os lucros cessantes, deverá pelo juiz ser arbitrada uma indemnização conveniente.

Art. 22. No caso de morte, a estrada de ferro responderá por todas as despezas e indemnizará, a arbitrio do juiz, todos aquelles aos quaes a morte do viajante privar de alimento, auxilio ou educação.

Art. 23. No caso de desastre, a estrada de ferro tambem responderá pela perda ou avaria das bagagens que os passageiros levarem comsigo; embora não despachadas.

Art. 24. No caso de atraso de trens e excedido o tempo de tolerancia que os regulamentos concederem para a execução dos horarios não tendo sido o facto determinado por força maior, as estradas responderão pelos prejuizos que dahi resultarem ao passageiro. A reclamação deverá ser feita no prazo de um anno.

Art. 25. As estradas tambem responderão, nos termos do artigo anterior, quando o viajante provar que não pôde realizar a viagem por ter sido suspenso ou interrompido o trafego ou por ter sido supprimido algum trem estabelecido no horario ou por não ter encontrado logar nos vagões de classe para a qual tiver comprado passagem.

Art. 26. As estradas de ferro responderão por todos os damnos que a exploração das suas linhas causar aos proprietarios marginaes.

Cessará, porém, a responsabilidade si o facto damnoso fôr consequencia directa da infracção, por parte do proprietario, de alguma disposição legal ou regulamentar relativa a edificações, plantações, excavações, deposito de materiaes ou guarda de gado á beira das estradas de ferro.

Rio de Janeiro, 7 de dezembro de 1912, 91° da Independencia e 24° da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

José Barbosa Gonçalves.

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 approvar as instrucções que com esta baixam, assignadas pelo director geral da Viação para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gosam e venham a gosar de garantia de juros ou subvenção pela União.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897. — *Joaquim Murtinho.*

—

Instrucções para o serviço de tomada de contas das companhias de estradas de ferro que gosam da garantia de juros, por Portaria desta data.

DA TOMADA DE CONTAS

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

Art. 2.° 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 construcção, e até o dia 30 no escriptorio central onde funccionar a contabilidade, para as linhas em trafego, e encetará os trabalhos de apuração das contas de receita e despeza ou das obras executadas, terminando em tempo a poder ser effectuado o pagamento dos juros dentro dos tres mezes subsequentes aos mesmos semestres.

Art. 3.° Para a fiel observancia do artigo antecedente, o engenheiro-fiscal, presidente da junta, em fim do semestre corrente, fará as communicações aos demais membros, marcando o dia e hora em que deve 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 Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, afim de que sejam dadas promptas providencias para a substituição do impedido, de fórma que não venha a ficar prejudicado o serviço de tomada de contas no periodo fixado no art. 2°.

Art. 4.° A apuração dos documentos será pela junta por voto unanime e, no caso de divergencia 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.° Haverá para cada junta um livro rubricado pelo engenheiro-fiscal que servirá exclusivamente para nelle ser lançada a acta de tomada de contas, segundo o modelo annexo, a qual será assignada por todos os membros.

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

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

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

Art. 8.° A acta de tomada de contas com o balanço do semestre, os quadros estatisticos exigidos pelo regulamento e um inventario minucioso dos documen-

tos de despezas, depois de serem estes numerados e rubricados pelo engenheiro-fiscal, serão remettidos ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas.

Todos os documentos acima, com excepção dos quadros estatisticos, serão em duas vias.

Art. 9.º A apuração das contas pela junta não importa approvação definitiva em ultima instancia, cabendo esta ao Ministro da Industria, Viação e Obras Publicas, que poderá acceitar ou recusar as glosas feitas, ou mesmo fazel-a em relação a despezas que entenda terem sido indevidamente acceitas.

DOS DOCUMENTOS

Art. 10. As despezas serão justificadas com os projectos approvados, autorizações recebidas, contas, facturas, certificados, folhas de pagamento e, em geral, recibos devidamente legalizados, segundo a legislação de Fazenda.

Art. 11. A receita será demonstrada com os bilhetes de passagem, guias e recibos de fretes e em geral, de quaesquer rendas ordinarias, 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 emittidos os bilhetes ou despachadas as cargas consignadas nas vias.

Art. 12. Para as linhas em construcção, a junta examinará os documentos relativos ás medições provisorias ou finaes, 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 desapropriações, examinará si 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 despendido.

Art. 13. Rubricados pela junta todos os documentos examinados, proceder-se-ha á organização da folha de medição, em que serão indicadas todas as obras, por estacas, sendo o original lançado em um livro especial, aberto e rubricado pelo respectivo engenheiro-fiscal.

Art. 14. 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 despeza de custeio, exhibidos pela companhia ou empreza.

Art. 15. As despezas de custeio da estrada comprehendem as que se fizerem com o trafego de passageiros, de mercadorias, com reparos e conservação de 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 e as que se fizerem com a construcção de obras novas que tiverem sido préviamente approvadas pelo Governo.

Art. 16. Só será admittido como despeza de custeio do semestre o material realmente consumido, pelo preço da respectiva factura e dia de seu pagamento.

Art. 17. As despezas que se effectuarem nas praças estrangeiras, quer por conta do capital, quer por conta do custeio, serão justificadas com documentos devidamente legalizados, visados pelo delegado do Thesouro Federal em Londres, ou por quem suas vezes fizer.

Fica bem entendido que o *visto* desse agente nos documentos alludidos não importa a approvação das despezas a que ellas se refiram e sim, unicamente uma formalidade indispensavel para serem taes documentos tomados em consideração no ajuste de contas, justamente com as despezas feitas no Brazil.

Art. 18. No fim de cada semestre as companhias que tenham o regimen de deposito apresentarão ao Governo a conta corrente do banco em que se ache o deposito feito, com a indicação de juros vencidos, até o ultimo dia do semestre.

Art. 19. As companhias, com séde na Europa, remetterão a demonstração da despeza feita ahi com a alta administração, escriptorio, expediente, etc., afim de ser pelo Governo approvada.

Paragrapho unico. Estas contas serão remettidas em tempo de poderem ser pelo Governo recebidas até o fim do primeiro mez seguinte a cada semestre findo, para serem tomadas em consideração na organização da conta semestral dos juros garantidos e ser preparado o processado da liquidação definitiva.

PAGAMENTOS DE JUROS GARANTIDOS

Art. 20. A garantia de juros ás companhias com séde na Europa será paga integralmente nos primeiros dias do mez seguinte ao semestre anterior.

Esse pagamento será feito pelo delegado do Thesouro Federal em Londres.

Art. 21. Os saldos que forem verificados entre a receita e a despeza das linhas em trafego serão recolhidos immediatamente pelas respectivas companhias ao Thesouro, Delegacias ou Alfandegas no Brazil, visto os juros garantidos serem pagos integralmente na Europa.

Art. 22. A garantia de juros ás companhias com séde no Brazil será paga até o dia 30 do mez seguinte a cada semestre vencido, mediante certificado da Directoria Geral de Viação da Secretaria de Estado da Industria, Viação e Obras Publicas.

Art. 23. Verificado saldo pelo exame das contas será elle immediatamente recolhido aos cofres publicos.

Art. 24. Cessará esse regimen si as companhias deixarem de apresentar as contas no prazo fixado no art. 2º, podendo esse prazo ser prorogado pelo Governo, no caso de companhias que, em consequencia do trafego mutuo com outras, não possam ter os documentos promptos para o exame. Mas, essa prorogação não poderá exceder de dous mezes.

Art. 25. Differenças de cambio só serão admittidas com despezas de custeio, quando provierem de remessas de fundos do Brazil para Europa, e tenham sido autorizadas préviamente pelo Governo.

Art. 26. O pagamento de juros garantidos que tiver de ser feito no Brazil sobre capital em ouro e em equivalente moeda papel, será realizado ao cambio do dia anterior ao mesmo pagamento, após a liquidação das contas dentro dos tres mezes subsequentes a esse semestre.

Capital Federal, 2 de janeiro de 1897. —*Joaquim M. Machado de Assis*, director geral da Viação.

MODELO

Acta da tomada de contas da Companhia .....

EXTENSÃO EM TRAFEGO..... kilometros
» » CONSTRUCÇÃO.. »
» » ESTUDOS..... »

Aos..... dias do mez de..... de 191.... no Escriptorio Central, séde ..... (segundo a especie discriminada no art. 2º das instrucções), á hora préviamente 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.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica:

Considerando que, em face da legislação vigente sobre concessão de garantia de juros aos capitaes empregados na construcção de estradas de ferro, se verifica: 1º, constituir a fiança do Estado meio de evitar prejuizos ás empresas, as quaes são obrigadas a demonstrar a possibilidade de obterem uma renda liquida de 4 % (art. 1º, § 1º, da lei n. 2.450, de 24 de setembro de 1873); 2º, não poder a garantia concedida exceder o prazo de 30 annos (ibidem), e isto como condição fundamental para a concessão;

Considerando que, findo o prazo de 30 annos, fica o Estado desobrigado do compromisso assumido;

Considerando que, findo o prazo de 30 deve ser contado na maneira usual e corrente, não se justificando, portanto, o emprego de formulas tendentes a dilatal-o, sob o fundamento de que os primeiros pagamentos são effectuados sobre fracções do capital definitivo, emquanto este não se constitue;

Considerando que semelhante fundamento é erroneo, porquanto durante a construcção das obras, a garantia de juros é paga sobre as quantias autorizadas pelo Governo e recolhidas a estabelecimentos bancarios para serem empregadas á medida que forem necessarias e só depois de definitivamente constituido o capital é que se torna devidos os juros sobre a sua totalidade;

Considerando, pois, que o prazo de 30 annos deve começar a ser calculado a partir do primeiro pagamento realizado dos juros devidos, contando-se dahi por deante sessenta semestres:

Resolve declarar sem effeito a portaria deste ministerio de 11 de novembro de 1901, e determinar que para a contagem do prazo da garantia de juros a que o Governo estiver obrigado sejam observadas as regras constantes do presente acto.

Rio de Janeiro, 9 de agosto de 1913, 92º da Independencia e 25º da Republica. —*José Barbosa Gonçalves*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

O ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, resolve approvar as condições que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Viação, para ser concedido, de accôrdo com a vigente lei orçamentaria, o premio de 7:000$ por locomotiva que as companhias de estradas de ferro construirem em suas officinas.

Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1913. —*José Barbosa Gonçalves*.

CONDIÇÕES A QUE SE REFERE A PORTARIA DESTA DATA

I

As companhias de estradas de ferro deverão submettter á approvação do Governo, por intermedio da Inspectoria Federal das Estradas, os projectos das locomotivas, acompanhados das especificações seguintes:

Machina

Grelha — Vaporização, comprimento, largura, superficie e systema.

Fornalha — Altura média do céo acima da grelha, comprimento interior

---

(1) No caso de saldo dirá: — que foi immediatamente recolhido aos cofres publicos sendo..... a taxa cambial á vista.

(2) No caso de glosa dir-se-ha: — pelos membros representantes do Governo foram feitas glosas das seguintes parcellas: (discriminação de cada uma pela especie), que montando ao total de .....$... reduz-se a importancia a pagar pelos juros a.....

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

em cima e comprimento interior em baixo.

Tubos — Diametro interior, comprimento e espessura.

Superficie de aquecimento — Directa, tubular e total.

Cylindros — Diametro médio, comprimento e espessura das paredes.

Caldeira — Altura do eixo acima dos trilhos, volume de agua, volume de vapor, capacidade total e timbre por centimetro quadrado.

Caixa de fumaça — Comprimento exterior, diametro exterior e systema de escapamento.

Chaminé — Diametro na parte superior, diametro na parte mais estreita e altura acima dos trilhos.

Systema e numero de injectores, systema e numero de manometros, systema de distribuição e systema de freio.

Cylindro — Diametro, curso dos embolos e distancia entre eixos.

Comprimento da biela motriz.

Rodas — Numero de rodas motrizes, numero de rodas conjugadas, numero de rodas livres, diametro das rodas motrizes, diametro das rodas livres, largura dos aros das rodas sem rebordo, largura dos aros das rodas com rebordo e pressão de calagem.

Eixos — Diametro no meio, diametro na calagem, distancia entre o 1° eixo e o bissel, distancia entre o 1ª eixo e o 2° e distancia entre o 2° eixo e o 3°.

Excentricos : — Systema e comprimentro das barras.

Systema de corrediça, embasamento das rodas conjugadas e embasamento total com o eixo do bissel.

Estrado

Longerões — Distancia inferior e espessura.

Comprimento da machina da extremidade dos engates e comprimento da machina com o tender.

Engates — Systema e altura do centro acima dos trilhos.

Systema de suspensão.

Peso — Machina vasia, eixo do bissel, 1° eixo, 2° eixo, 3° eixo, peso total, peso total com o tender e peso adherente.

Coefficiente de adherencia, esforço de tracção e capacidade de tracção em nivel.

Tender

Capacidade — Agua, carvão e lenha.

Peso — Vasio e em ordem de marcha.

Rodas — Numero, diametro e pressões de calagem.

Eixos — Diametro no meio, diametro na calagem, distancia entre os eixos de cada *truck* e distancia entre os extremos.

Systema de suspensão.

—

Relações caracteristicas

Superficie de aquecimento reduzida.

Relação entre a superficie de aquecimento tubular e directa.

Relação entre o esforço de tracção e a adherencia.

Esforço de tracção por metro quadrado de superficie de aquecimento reduzida.

Esforço de tracção de tonelada de peso total da machina.

Peso da machina em marcha por metro quadrado de superficie reduzida.

II

Executar com absoluta fidelidade os projectos approvados, fazendo, sob a mais ampla fiscalização do engenheiro designado pela Inspectoria Federal das Estradas, todas as peças das locomotivas, com excepção dos apparelhos privilegiados de lubrificação, dos manometros e outros. Os aros das rodas, bem como os tubos em geral, poderão, a juizo do Governo, ser importados do estrangeiro.

III

Utilizar na construcção das locomotivas sómente materiaes brazileiros e os de procedencia estrangeira absolutamente indispensaveis que não tiverem similares de producção nacional.

IV

Effectuar as experiencias de velocidade e capacidade de tracção exigidas pelo engenheiro fiscal que acompanhar a construcção das locomotivas.

V

Instruir as petições ao Governo com as photographias das locomotivas construidas e attestado passado pelo engenheiro fiscal, relativamente á observancia das presentes condições e resultados das experiencias effectuadas.

Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1913. — *Affonso G. C. Maciel*, director geral.

PARTE II

ESTRADAS DE FERRO COLONIAES

DECRETO N. 8.532 — DE 25 DE JANEIRO DE 1911

Estabelece regras para a concessão de estradas de ferro coloniaes com direito á subvenção

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, de conformidade com o disposto no art. 55 da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as disposições constantes das clausulas que com este baixam, assignadas pelos ministros de Estado da Viação e Obras Publicas e de Agricultura, Industria e Commercio, para a concessão de estradas de ferro coloniaes com direito á subvenção de que trata o art. 58 das bases regulamentares approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907.

Rio de Janeiro, 25 de Janeiro de 1911, 0º da In dependencia e 23º da Republica.

HERMES R. DA FONSECA.

J. J. Seabra.

Pedro de Toledo.

Clausulas a que se refere o decreto desta data

I

Serão consideradas estradas de ferro coloniaes para os fins do art. 55 da lei n. 2.356 de 31 de dezembro de 1910, e art. 58 das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907, as que se destinarem a ligar nucleos coloniaes já existentes ou terras devolutas que satisfaçam ás exigencias dos arts. 5º, 12 e 13, ns. I, III, IV, V e VI das referidas bases regulamentares, com estações de estradas de ferro, centros consumidores, portos maritimos ou fluviaes.

II

A subvenção a estradas de ferro coloniaes, paga uma só vez, de accôrdo com o art. 13 deste decreto, poderá ser de 15:000$ por kilometro, quando se tratar de via ferrea de bitola de um metro, não excedendo de 60 kilometros de extensão; e de 6:000$ por kilometro si a bitola fôr, por conveniencia economica, de um metro ou menos.

III

Nenhuma subvenção será concedida á estrada já construida ou que, da União, Estado ou municipio receba identico favor ou garantia de juros, nem a que se destinar a beneficiar nucleos de população que não possam ser classificados como nucleos coloniaes, por inobservancia do systema de colonizar, *ex-vi* dos arts. 5º e 13 ns. I, III, IV, V e VI das bases regulamentares, approvadas pelo decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907.

IV

As concessões de estradas de ferro coloniaes serão conjuntamente feitas pelos Ministerios da Viação e Obras Publicas e Agricultura Industria e Commercio, devendo as petições iniciaes ser dirigidas ao Presidente da Republica e entregues na Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

V

Compete:

§ 1º. Ao Ministerio da Viação:

a) verificar si a concessão pedida não collide com outra anteriormente feita ou com direitos de preferencia que devam ser respeitados;

b) elaborar os contractos, determinar as condições technicas e economicas, e approvar os estudos definitivos;

c) estabelecer as normas de relações com o publico e com o Governo, fixar o regimen de tarifas a serem adoptadas, regular e exercer a fiscalização dos contractos.

§ 2º. Ao Ministerio da Agricultura:

a) decidir sobre a subvenção a ser concedida, verificando si a estrada requerida se ajusta inteiramente, na conformidade deste decreto, aos moldes estatuidos no art. 58 das bases regulamentares;

b) indicar as disposições que entender precisas para a effectividade do povoamento de terras devolutas colonizaveis, que a estrada tenha de servir e para o regimen economico desta em suas relações com os nucleos coloniaes.

VI

O ministro da Viação, julgando a concessão inconveniente ou offensiva de direitos de terceiros, indeferirá a petição.

VII

Si o ministro da Viação não tiver motivos a oppôr para a concessão da estrada, remeterá ao ministro da Agricultura a petição inicial, afim de ser julgado o pedido sob o ponto de vista de classificação da estrada como colonial, para os effeitos da subvenção.

VIII

Quando, após o devido exame, o ministro da Agricultura entender que a estrada projectada preenche as condições essenciaes e é de utilidade para o fim proposto, deferirá o pedido de subvenção e restituirá a petição ao ministro da Viação, com as indicações que entender convenientes, afim de ser lavrado o contracto, cujas bases serão submettidas á approvação do Presidente da Republica, devendo o respectivo decreto ser referendado pelos titulares das duas pastas.

IX

No caso de não poder ser classificada como colonial a estrada projectada, ou não convindo a outorga da subvenção pedida, o ministro da Agricultura indeferirá a petição.

X

A concessão de subvenção a estradas de ferro destinadas á ligação de terras devolutas colonizaveis só poderá ser dada aos governos dos Estados a que pertencerem as mesmas terras ou a emprezas de estrada de ferro em trafego na região.

XI

A transferencia a terceiros de qualquer concessão, feita de accôrdo com este decreto só poderá ter logar mediante annuencia prévia,

do Governo Federal, e no caso do artigo antecedente, é essencial que o cessionario haja contrahido com o Estado obrigações contractuaes que garantam, a juizo do Governo Federal, a colonização, de accôrdo com as normas e regras observadas pela União.

XII

Quando o pedido de subvenção fôr para estradas regularmente concedidas por Estados ou municipios, dentro dos seus territorios, o processo seguirá os tramites estabelecidos neste decreto, cabendo ao Ministerio da Viação entrar em accôrdo com o Governo do Estado ou municipio, afim de regular as bases do novo contracto que tenha de lavrar com o concessionario.

XIII

A subvenção será paga, á requisição do Ministerio da Agricultura por trechos nunca inferiores a 20 kilometros, logo que forem abertos ao trafego e acceitos pelo Ministerio da Viação.

Paragrapho unico. Fica entendido que sómente o ultimo pagamento poderá se referir a trecho menor de 20 kilometros.

XIV

Passarão immediatamente para a jurisdicção do Ministerio da Viação e Obras Publicas as estradas de ferro concedidas em 1910 pelo Ministerio da Agricultura, segundo os decretos ns. 7.863, de 9 de fevereiro, 7.959 e 7.960 de 14 de abril, 8.102 e 8.104, de 21 de julho, 8. 156, de 18 de agosto, 8.318, de 20 de outubro, 8.383, de 27 de outubro, 8.340, 8.341, 8.342 e 8.343, de 5 de novembro e 8.392, de 14 de novembro de 1910.

Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1911. — *J. J. Seabra. — Pedro de Toledo.*

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

Aviso n. 37, de 4 de novembro de 1910. — Declara ao Ministerio da Agricultura ser necessario estabelecer regras geraes para o dispositivo legal que autoriza uma subvenção kilometrica para as estradas de ferro coloniaes.

Aviso n. 9, de 13 de março 1912.—Solicita ao Ministerio da Agricultura as necessarias providencias para que sejam transferidas ao Ministerio da Viação, a fiscalização das estradas de ferro a que se refere o decreto 8.532, de 25 de janeiro de 1911.

Aviso n. 79, de 5 de julho de 1913. — Determina que o inspector federal de estradas notifique aos concessionarios de estradas de ferro coloniaes, com direito a subvenção, que de accôrdo com o disposto na letra *c* do § 1º da clausula V do decreto n. 8.532, de janeiro de 1911, são estes obrigados a apresentar á approvação do Governo as bases das tarifas, quadro do pessoal e os horarios dos trens, regulamento dos transportes e do telegrapho e outros actos destinados a estabelecer as normas de relações com o publico e o Governo.

(*Diario Official*, de 9 de julho de 1913)

ESTRADAS DE FERRO COLONIAES

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Amparo Industrial E. F. de Villa Nova a Campos.	1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.343 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Amparo Industrial para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 100 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da estação de Villa Nova, na Estrada de Ferro Leopoldina, vá á margem do rio Muriahé, no logar Santa Rosa e dahi á estação de Cardozo Moreira, na mesma estrada, com um ramal do ponto mais conveniente, acompanhando aquelle rio até á cidade de Campos, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 8 de dezembro de 1910.)
	1912 — 27 de novembro	Aviso n. 136 — Declara approvado o reconhecimento do terreno para servir de base aos estudos definitivos da linha ferrea que, nos termos do decreto 8.343, de 5 de novembro de 1910, vá de Villa Nova a Cardozo Moreira, na cidade de Campos.
	1913 — 15 de abril . .	Proroga por seis mezes o prazo para apresentação de estudos definitivos e applica a multa contractual no gráo médio. (*Diario Official* de 17 de abril de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.179 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento de 533:700$, do primeiro trecho de 20 kilometros da Estrada de Ferro de Villa Nova a Campos. (*Diario Official* de 14 de junho de 1913.)
	* * *	
Barreiros a Sertãosinho. . .	1910 — 5 de novembro.	Decreto n. 8.341 — Approva as clausulas do contracto com Antonio Mendes Fernandes Ribeiro para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro para construcção de uma linha ferrea da Usina Carussú, no engenho Bom Jardim, municipio de Barreiros, até ás terras cedidas á União pela Municipalidade de Agua Preta, nas proximidades da villa de Sertãosinho, no Estado de Pernambuco, na extensão de 60 kilometros. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
	1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.195 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento, na importancia de 639:740$108, do primeiro trecho de 15.762m,80 da Estrada de Ferro Colonial de Barreiros a Sertãosinho, no Estado de Pernambuco. (*Diario Official* de 27 de abril de 1913.)
	* * *	
Campo Bello a Rezende. . .	1910 — 27 de outubro.	Decreto n. 8.328 — Approva as clausulas do contracto com o Dr. Bento Dinard de Araujo para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro para a construcção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, na extensão maxima de 120 kilometros, que, partindo da estação de Campo Bello e passando por Bemfica, Monte Serrat, Alto Itatiaya, séde do nucleo Visconde de Mauá, vá até á estação de Rezende, ambas na Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
	* * *	
Dourado	1910 — 28 de junho. .	Decreto n. 8.104 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro do Dourado, para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 53 kilometros da

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			linha ferrea entre Ibitinga e Rio Preto, e 36 kilometros, do ponto mais conveniente do ramal de Araçatuba a Barery, até a estação de Ayrosa Galvão, servindo a cidade de Jahú. (*Diario Official* de 29 de julho de 1910.)
	Dourado	1913 — 5 de março	Decreto n. 10.116 — Autoriza a mudança do ponto de partida da linha ferrea da Companhia Estrada de Ferro do Dourado de Ibitinga para S. João da Tres Barras. (*Diario Official* de 1 de abril de 1913.)
			* * *
5	**Funilense**	1910 — 14 de abril	Decreto n. 7.959 — Approva as clausulas do contracto com o Estado de S. Paulo para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção do prolongamento desta estrada, de Araçatuba Nogueira até a margem do rio Mogy-Guassú, na extensão maxima de 44 kilometros. (*Diario Official* de 16 de abril de 1910.)
		1910 — 21 de julho	Decreto n. 8.103 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da Estrada, da estação de Araçatuba Nogueira á margem do rio Mogy-Guassú. (*Diario Official* de 6 de agosto de 1910.)
		1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.773 — Proroga até 21 de janeiro de 1913 o prazo estipulado na clausula III do contracto a que se refere o decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910, para conclusão da construcção das obras do prolongamento da Estrada de Ferro Funilense. (*Diario Official* de 24 de outubro de 1912.)
		1913 — 28 de maio	Decreto n. 10.241 — Proroga até 21 de julho do corrente anno o prazo estipulado na clausula III do contracto a que se refere o decreto n. 7.959, de 14 de abril de 1910, para a conclusão das obras de construcção do prolongamento da Estrada de Ferro Funilense. (*Diario Official* de 28 de agosto de 1913.)
			* * *
6	**Guaratinguetá a Pindamonhangaba**	1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.340 — Approva as clausulas do contracto com Fabio Botelho para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro para a construcção de 51 kilometros de linha ferrea que, partindo do ponto mais conveniente da cidade de Guaratinguetá, vá terminar no municipio de Pindamonhangaba, no Estado de S. Paulo. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
			* * *
7	**Porto do Souza a Manhuassú**	1910 — 14 de abril	Decreto n. 7.960 — Approva as clausulas do contracto com o coronel José Guilherme de Souza e o Dr. Vicente de Toledo de Ouro Preto para a concessão da subvenção de 6:000$ por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, destinada a desenvolver a colonização, entre o Porto de Souza, no Estado do Espirito Santo, e a cidade de Manhuassú, no de Minas Geraes. (*Diario Official* de 29 de abril de 1910.) O *Diario Official* de 10 e 14 de maio de 1910 reproduziu o decreto.
		1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.170 — Autoriza a electrificação das linhas ferreas de que trata o decreto n. 7.960, de 14 de abril de 1910. (*Diario Official* de 15 e 16 de dezembro de 1911.)
			* * *

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rio Claro a Mogy das Cruzes	1910 — 20 de outubro	Decreto n. 8.318 — Approva as clausulas do contracto com o coronel Paulo Orozimbo de Azevedo para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de 60 kilometros de uma linha ferrea que, partindo da Fazenda Rio Claro situada no municipio de Sallesopolis, comarca de Santa Branca, Estado de S. Paulo, vá terminar na estação de Mogy das Cruzes, Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1910.)
	1911 — 4 de outubro	Decreto n. 9.003 — Transfere a Paulo Affonso Orozimbo de Azevedo, Dr. José Mattoso Sampaio Correia e Henrique Palm ou á firma, companhia ou empreza que os mesmos organizarem, a concessão feita a Paulo Orozimbo de Azevedo para a construcção de uma estrada de ferro colonial. (*Diario Official* de 7 de outubro de 1911.)
	1912 — 13 de março	Decreto n. 9.435 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento na importancia de 552:485$805 dos primeiros 20 kilometros da Estrada de Ferro de Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro. (*Diario Official* de 27 de março de 1912.)
	1912 — julho	Aviso n. 106 — Declarou-se á Inspectoria Federal das Estradas que fica approvada a planta do reconhecimento do traçado da Estrada de Ferro Colonial de Mogy das Cruzes á Fazenda Rio Claro. (*Diario Official* de 30 de julho de 1912.)
		* * *
S. João de Monte Negro a S. Sebastião do Cahy	1910 — 5 de novembro	Decreto n. 8.342 — Approva as clausulas do contracto com Amandio Fidencio Lampert e Pedro A. Gonçalves de Carvalho para a concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para a construcção de uma linha ferrea, de 100 kilometros de extensão, no valle colonizado do rio Cahy, partindo do Porto de S. João de Montenegro até o limite do municipio de S. Sebastião do Cahy com o de Caxias, no Estado do Rio Grande do Sul. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1910.)
		* * *
S. Paulo a Goyaz-Monte Azul a Maribondo	1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.392 — Approva as clausulas do contracto com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz, para a construcção de uma estrada de ferro de 120 kilometros de extensão, que, partindo de Monte Azul, Estado de S. Paulo, vá ás margens do Rio Grande, divisa de Minas Geraes com S. Paulo. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1910.)
	1911 — 3 de novembro	Decreto n. 9.084 — Altera a clausula XVII do contracto com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz, a que se refere o decreto n. 8.392, de 14 de novembro de 1910.
	1913 — 16 de abril	Decreto n. 10.180 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento, na importancia de..... 1.178:623$950, do primeiro trecho de 39 kilometros da Estrada de Ferro de Monte Azul a Maribondo. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1913.)
		* * *
Taubaté a Natividade	1910 — 18 de agosto	Decreto n. 8.156 — Approva as clausulas do contracto com Antonio José Ribeiro da Silva e Gabriel Nogueira de Toledo, para concessão da subvenção de 15:000$ por kilometro, para construcção de uma estrada de ferro, de bitola de um metro, na extensão de 67 kilometros, partindo de Taubaté e terminando

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			em um ponto conveniente do municipio de Na[illegible] dade. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1910.)
	Taubaté a Natividade	1913 — Agosto	Aviso n. 126 — Declarou-se á Inspectoria Federal d[illegible] Estradas ter o Sr. ministro approvado o reconhec[illegible] mento da Estrada de Ferro Colonial de Taubaté [illegible] Natividade, apresentado por Gabriel Nogueira [illegible] Toledo e Antonio Ribeiro da Silva. (*Diario Official* de 28 de agosto de 1913.)
			* * *
12	**Viação Ferrea Itabapoana** . .	1910 — 21 de julho . .	Decreto n. 8.102 — Approva as clausulas do contra[illegible] com a companhia para a concessão da subven[illegible] de 15:000$ por kilometro, para a construcção [illegible] trecho da linha ferrea da Villa de Itabapoan[illegible] Bom Jesus de Itabapoana, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 30 de julho de 1910.)
		1911 — 28 de junho .	Decreto n. 8.804 — Approva com modificações os e[illegible] dos definitivos e o respectivo orçamento do tre[illegible] da linha ferrea da Villa de Itabapoana a Bom Jes[illegible] na extensão de 15,600. (*Diario Official* de 11 de julho de 1911.)
		1912 — 27 de janeiro.	Aviso n. 6 — Multa em 500$ a Companhia de Via[illegible] Ferrea Itabapoana por não ter entrado para [illegible] cofres publicos com a importancia de 3:000$, c[illegible] respondente aos dous ultimos trimestres do a[illegible] proximo findo, para despezas de fiscalização.

PARTE III

LEGISLAÇÃO ESPECIAL

LEGISLAÇÃO E DECISÕES DO GOVERNO

Nos ordem	Designação das estradas	Decretos, avisos, portarias, contractos, etc. — Datas	Decretos, avisos, portarias, contractos, etc. — Ementas
1	**Alagoas and Northern Railway**	1913 — 29 de janeiro.	Decreto n. 10.030 — Concede autorização a «The Alagoas and Northern Railway Company, Ltd.» para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1913.)
2	**Araraquára**	1908 — 24 de dezembro	Decreto n. 7.245 — Concede privilegio por 90 annos á Companhia Estrada de Ferro de Araraquara para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro entre as cidades de S. José do Rio Preto, no Estado de S. Paulo, e Jatahy, em Goyaz, passando por S. Francisco de Salles, no Estado de Minas Geraes. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1909.)
3	**Araxá-Uberaba a Villa Platina**	1911 — 8 de maio. .	Decreto n. 8.708 — Abre o credito de 300:000$ para o estudos do prolongamento do ramal de Araxá-Uberaba até a Villa Platina. (*Diario Official* de 10 de maio de 1911.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.543 — Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 300:000$ para os trabalhos do prolongamento do ramal de Araxá-Uberaba a Villa Platina. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.700 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 1.972:115$325, do trecho da Estrada de Ferro de Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 0 e 48. (*Diario Official* de 3 de agosto de 1912.)
		1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.948 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 2.503:660$393, do trecho da Estrada de Ferro de Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 48 e 108. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1912.)
		1913 — 29 de janeiro.	Decreto n. 10.028 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 300:000$ para as despezas preliminares com a continuação do ramal de Araxá-Uberaba, da E. F. de Goyaz, e do ramal que partindo do ponto conveniente do prolongamento e passando por Monte Alegre, em Minas, vá terminar no Rio Verde, Estado de Goyaz. (*Diario Official* de 1 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 9 de julho. .	Decreto n. 10.332 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 120:000$ para as despezas com a construcção do ramal de Araxá-Uberaba, na E. F. de Goyaz e do ramal que, partindo do ponto conveniente do prolongamento e passando por Monte Alegre, em Minas, vá terminar no Rio Verde, em Goyaz. (*Diario Official* de 12 de julho de 1913.)
		1913 — 27 de agosto.	Decreto n. 10.415 — Approva os estudos definitivos e o orçamento de 6.605:769$066, do ultimo trecho da Estrada de Ferro Uberaba a Villa Platina, comprehendido entre os kilometros 108 e 275 + 423 metros. (*Diario Official* de 6 de setembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
4	**Auxiliaire**	1898 — 12 de março .	Decreto n. 2.830 — Contracta com Affonso Spée o arrendamento da Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguayana.
		1898 — 15 de março .	Contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguayana.
		1898 — 7 de novembro	Decreto n. 3.087 — Approva o regulamento e tarifas da Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé.
		1898 — 31 de dezembro	Decreto n. 3.184 — Autoriza o contracto com a *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil* para a conclusão do prolongamento da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayana, no trecho de S. Sebastião a S. Gabriel, garantindo pelo espaço de 30 annos os juros de 6 % até o capital maximo de... 2.990:000$; e concluido o dito prolongamento, fará incorporada á linha arrendada por contracto 15 de março deste anno.
		1899 — 21 de fevereiro	Decreto n. 3.215 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor na Estrada de Ferro Santa Maria ao Uruguay.
		1899 — 16 de outubro.	Decreto n. 3.441 — Altera os arts. 110 e 112 das Condições Regulamentares e Tarifas desta estrada, approvadas pelo decreto n. 2.088, de 12 de setembro de 1885.
		1899—13 de novembro	Decreto n. 3.494 — Reduz, provisoriamente, a taxa para transporte, por vagão completo, de madeiras brutas ou serradas, taboas, ripas, etc. na Estrada de Ferro Santa Maria ao Uruguay.
		1900 — 17 de maio. .	Aviso n. 11 — Approva, provisoriamente, como experiencia, as novas Tarifas, cumprindo que, em tempo opportuno, e de accôrdo com os resultados obtidos, a companhia arrendataria da Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguayana solicite do Governo o acto definitivo, que seguramente consulte tanto os interesses publicos como os da propria arrendataria.
		1900 — 7 de julho. .	Portaria—Approvando, provisoriamente, a nova parte das Instrucções Regulamentares, conforme requerera a companhia arrendataria desta estrada. (*Diario Official* de 9 de julho de 1900.)
		1900 — 20 de julho .	Portaria — Approvando, provisoriamente, as novas bases de tarifas e classificação geral de mercadorias. (*Diario Official* de 21 de julho de 1900.)
		1901 — 20 de maio. .	Aviso n. 6—Autoriza, provisoriamente, a modificação dos arts. 169 e 170 das Instrucções Regulamentares em vigor na Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguayana, no sentido de poder a companhia arrendataria cobrar, além do frete, a taxa de 200 rs. por fracção indivisivel de 100 kilogrammas pelo carregamento e descarregamento de mercadorias nas respectivas estações.
		1901 — 15 de junho .	Aviso n. 11 — Approva o abatimento de 50 % sobre as Tarifas em vigor para as mercadorias despachadas por vagão completo de Bagé para a xarqueada de Pirahysinho e vice-versa.
		1901 — 15 de julho. .	Decreto n. 4.086 — Altera o art. 106 do Regulamento e Tarifas da Estrada de Ferro Rio Grande a Bagé, approvado pelo decreto n. 3.087, de 7 de novembro de 1898.
		1902 — 20 de junho .	Aviso n. 7 — Resolve conceder, em caracter provisorio, reduzir a 12$600 a taxa, por tonelada, das cinzas, ossos, chifres, collas e outros miudos das xarqueadas de Santa Maria.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Auxiliaire	1903 — 16 de junho .	Aviso n. 5—Concede o abatimento de 50 % sobre o preço das passagens entre a cidade de Bagé e as xarqueadas de Pirahysinho e S. Domingos.
		1903 — 30 de junho .	Aviso n. 5—Autoriza a classificar como cereaes e incluir na classe especial *C* das suas Tarifas as diversas leguminosas, como feijão, ervilhas e congeneres, o arroz procedente das colonias do Estado, a alfafa e outras forragens, despachados para a Margem ou Bagé em Santa Maria, ou respectivamente de uma estação do trecho de Bagé a Santa Maria ou de Margem a Santa Maria.
		1903 — 20 de outubro.	Decreto n. 1.075 — Autoriza o Poder Executivo a abrir ao Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 179:400$ para pagamento, no presente exercicio, da garantia de juros concedida á *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*.
		1904 — 13 de julho. .	Aviso n. 3 — Autoriza a transferencia da 1ª para a 3ª classe das Tarifas em vigor na Estrada de Ferro Santa Maria ao Uruguay, do alcool fabricado no paiz e que fôr transportado pela mesma estrada.
		1904 — 25 de julho. .	Aviso n. 4 — Resolve fazer observar nas Tarifas desta estrada as seguintes disposições : 1ª o frete do taboado de pinho secco será cobrado pela Tarifa applicada ao volume real, com o abatimento de 40 %; 2ª o frete do taboado de pinho verde continuará a ser cobrado com o abatimento de 30 %.
		1904 — 6 de agosto .	Aviso n. 8 — Autoriza applicar ás taboas, ripas e caibros despachados de uma estação do trecho de Santa Maria á Margem do Taquary, com destino a Bagé, a taxa da classe 6ª da Tarifa 3ª, com o abatimento de 15 %, equiparando assim esses transportes aos da classe *B* das tarifas approvadas pelas portarias de 18 de maio, 9 e 21 de junho de 1900.
		1904—14 de outubro. .	Aviso n. 9 — Approva o horario de verão, entre as estações da Margem do Taquary a Santa Maria e vice-versa, para os trens expressos e mixtos.
		1905 — 1 de março. .	Aviso n. 57 — Approva a minuta de accôrdo proposta pela Municipalidade de Pelotas sobre o ramal que construiu, o qual reverterá em plena propriedade para a União, no caso de ser encampada a Estrada de Ferro do Rio Grande a Bagé.
		1905 — 8 de abril. .	Aviso n. 104 — Approva o horario dos trens da estrada entre a Margem do Taquary e Santa Maria.
		1905 — 6 de junho. .	Decreto n. 5.548 — Contracta com a *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil* o arrendamento e a construcção de diversas estradas de ferro no Estado do Rio Grande do Sul e altera, em consequencia, os contractos existentes entre o Governo e a mesma companhia. (*Diario Official* de 15 de junho de 1905.)
		1905 — 6 de junho. .	Decreto n. 5.549 — Estabelece as bases de um accôrdo a celebrar com o governo do Estado do Rio Grande do Sul para a incorporação de linhas ferreas de concessão estadoal ás linhas federaes. (*Diario Official* de 15 de junho de 1905.)
		1905 — 6 de junho. .	Portaria — Approvando as condições geraes para a construcção e conclusão das rêdes das estradas de ferro do Rio Grande do Sul, arrendadas á *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil*. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1905.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Auxiliaire	1905 — 15 de setembro	Aviso n. 265 — Autoriza a *Compagnie Auxiliaire des Chémins de Fer au Brésil* a adquirir na Europa o material rodante por ella mencionado, cujo valor será opportunamente levado á conta do custeio das linhas arrendadas, nos termos da clausula VIII, lettra *d*, do contracto de 19 de junho do corrente anno. (*Diario Official* de 16 de setembro de 1905.)
		1905 — 11 de outubro	Aviso n. 292 — Determina o modo de kilometragem da rêde arrendada.
		1905 — 23 de outubro.	Aviso n. 316 — Approva o horario de verão para toda a rêde da companhia *Auxiliaire*.
		1905—14 de novembro	Decreto n. 5.766 — Abre o credito de 120:000$ para ser applicado a despezas com a conclusão das obras do prolongamento da estrada de ferro Porto Alegre a Uruguayana, entre Inhanduhy e Cacequy. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1905.)
		1905—21 de novembro	Decreto n. 5.773 — Approva a nova tarifa para bilhetes de passagem em trens de excursão entre Rio Grande e Piratiny, da rêde de viação ferrea do Rio Grande do Sul. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1905.)
		1905—21 de novembro	Decreto n. 5.774 — Altera varias tarifas em vigor na linha da Costa do Mar, ramal do Rio Grande a Bagé e estabelece bilhetes de ida e volta durante a estação balnear nas linhas de Porto Alegre a Uruguayana e Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1905.)
		1905 — 5 de dezembro	Aviso n. 346 — Autoriza, como medida provisoria nos termos do art. 178 das Instrucções Regulamentares, approvadas pelas portarias de 18 de maio e de 9 e 21 de julho de 1900, as seguintes alterações, que importam reducções das Tarifas em vigor, propostas pela companhia no intuito de desenvolver os respectivos transportes : 1ª, madeiras brutas ou serradas (taboas, pranchas, caibros, sarrafos, vigas e semelhantes) serão transportadas nas linhas ferreas de Santa Maria a Passo Fundo e de Santa Maria a Bagé pelos preços da classe especial *C* da Tarifa n. 3, quando expedidas de taes linhas por vagão completo e despachadas directamente para os portos de Pelotas e Rio Grande ; 2ª, fumo nacional em folha, expedido, em condições identicas, de alguma das estações da linha de Santa Maria a Passo Fundo para Porto Alegre, será taxado pelo preço da classe especial *A* da referida Tarifa ; 3ª, cascas para cortume serão igualmente transportadas pelo preço da classe especial *A*, quando procedentes desta mesma linha e despachadas nas condições do precedente n. 2. (*Diario Official* de 8 de dezembro de 1905.)
		1906 — 15 de janeiro.	Aviso n. 2 — Approva o novo horario para os trens do ramal da Costa do Mar.
		1906 — 23 de janeiro.	Decreto n. 5.865 — Concede autorização á Companhia *Auxiliaire* para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 29 de março de 1906.)
		1906 — 7 de fevereiro.	Aviso n. 4 — Declara, em relação ás Tarifas da estrada de ferro «Southern Brasilian Rio Grande do Sul», que á excepção dos transportes gratuitos que foram eliminados pelo § 2º da clausula XIV, do contracto de 15 de março de 1898, os demais transportes por

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			conta do Governo continuam a gosar dos abatimentos indicados nos arts. 76 e 77 das Condições Regulamentares e Tarifas em vigor, em vista da clausula XXIII do contracto de 6 de junho de 1905. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1906.)
	Auxiliaire	1906 — 20 de março.	Decreto n. 5.933 — Approva a planta e orçamento de uma installação destinada ao embarque de gado em pé na estação de Val da Serra, na linha de Santa Maria a Passo Fundo, da rêde de viação ferrea do Rio Grande do Sul, mediante a despeza maxima de 11:248$552, que será levada á conta de capital da Companhia. (*Diario Official* de 24 de março de 1906.)
		1906 — 3 de abril. .	Decreto n. 5.956 — Approva os estudos definitivos com a extensão de 71.555 metros e respectivo orçamento (4.546:022$662) de um trecho complementar da linha destinada a ligar as estradas de ferro de Porto Alegre a Nova Hamburgo e Nova Hamburgo e Porto Alegre a Uruguayana. (*Diario Official* de 21 de abril de 1906.)
		1906 — 24 de abril. .	Decreto n. 5.988 — Approva a planta e o orçamento relativos á construcção de um desvio e estabelecimento de um girador na estação de Tupaceretan, da linha ferrea de Santa Maria a Passo Fundo, sendo a despeza total de 16:588$960. (*Diario Official* de 17 de maio de 1906.)
		1906 — 19 de junho.	Decreto n. 6.073 — Approva os estudos e orçamento para a construcção das obras da linha de S. João de Montenegro a Caxias, entre as estacas 983+12,07 e o ponto terminal 5.883+9, mediante a despeza total maxima de 9.187:934$985. (*Diario Official* de 27 de junho de 1906.)
		1906 — 14 de agosto.	viso n. 36 — Approva o alvitre proposto pela fiscalização de adoptar, para a linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento, o traçado approvado pelo decreto n. 1.013, de 18 de dezembro de 1894.
		1906 — 27 de agosto.	Aviso n. 37 — Autoriza, provisoriamente, abatimentos nas Tarifas em vigor nas estradas de ferro de Porto Alegre a Uruguayana e Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official* de 28 de agosto de 1906.)
		1907 — 7 de janeiro .	Aviso n. 1 — Autoriza a Companhia a adoptar, a titulo provisorio, para transporte de gado em pé, na linha de Porto Alegre a Uruguayana e na de Santa Maria a Passo Fundo, a base de 20 réis até 100 kilometros, de 18 réis até 200 kilometros e de 10 réis até 300 kilometros, sendo a expedição feita em vagões completos. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1907.)
		1907 — 24 de janeiro.	Aviso n. 3 — Autoriza a Companhia a despender até o maximo de 2.658:498$586 com obras novas e reconstrucções completas, excluidas opportunamente do computo das despezas as que não estiverem nessas condições. (*Diario Official* de 25 de janeiro de 1907.)
		1907 — 8 de fevereiro.	Aviso n. 5 — Rectifica o aviso n. 1, de 7 de janeiro do mesmo anno. (*Diario Official* de 9 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 14 de maio. .	Aviso n. 17 — Autoriza a Companhia a adquirir o material rodante necessario, em virtude da abertura ao trafego do trecho de Cacequy a Uruguayana, devendo a despeza a fazer-se com sua acquisição, transporte e desembarque no Rio Grande, calculada no maximo de 1.331.950 francos (ouro) e

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			187:530$ (papel), depois da necessaria liquidação, ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 15 de maio de 1907.)
	Auxiliaire	1907 — 13 de junho .	Decreto n. 6.520 — Approva os estudos e orçamentos definitivos, na importancia maxima de 3.440:704$932, para a construcção da ponte e viaducto definitivos sobre o rio Santa Maria, linha de Cacequy a Uruguayana, cuja despeza será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 18 de junho de 1907).
		1907 — 13 de junho.	Decreto n. 6.522 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, até o maximo de 9.538:185$837, para construcção do ramal, que, partindo de Saycan, vá ter a Sant'Anna do Livramento. (*Diario Official* de 18 de junho de 1907.)
		1907 — 17 de julho. .	Aviso n. 26 — Autoriza que seja levada á conta de capital da mesma companhia a quantia de 5:469$200, importancia de excessos verificados sobre os orçamentos apresentados para os trabalhos executados na parada de Canabarro e no triangulo, em Pinheiro Marcado, e para construcção de quatro desvios supplementares, excessos que foram glozados na respectiva tomada de contas do 2º semestre de 1906. (*Diario Official* de 18 de julho de 1907.)
		1907 — 26 de agosto.	Aviso n. 35 — Autoriza a Companhia a construir uma estação perto da séde da colonia Philippson, na importancia de 31:849$976, que será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1907.)
		1907 — 26 de agosto .	Aviso n. — Approva os horarios para os trens de passageiros nas linhas de Nova Hamburgo a Taquara e Porto Alegre a Nova Hamburgo. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 31 de agosto .	Aviso n. 37 — Autoriza a Companhia a introduzir diversos melhoramentos na linha em trafego de Santa Maria a Passo Fundo, com applicação nas estações de Tupaceretan, Santa Barbara, Pinheiro Marcado e Carasinho, mediante a despeza maxima de 82:984$128, que será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1907.)
		1907 — 10 de setembro	Aviso n. 39 — Rectifica o aviso n. 17, de 14 de maio do mesmo anno, quanto ao preço, ouro, para acquisição de vagões destinados ao transporte de passageiros, mercadorias, gado em pé e madeiras, que é de 1.531.950,0 francos e não como está no alludido aviso. (*Diario Official* de 11 de setembro de 1907.)
		1907 — 27 de setembro	Aviso n. 41 — Autoriza a reducção de 60 % no frete de transporte para productos das xarqueadas que se estabelecerem á margem da linha de Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official* de 29 de setembro de 1907.)
		1907 — 3 de outubro.	Decreto n. 6.673 — Incorpora a estrada de ferro de Passo Fundo a Uruguay ás linhas ferreas contractadas com essa Companhia. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1907.)
		1907 — 11 de outubro	Aviso n. 43 — Approva o horario dos trens de passageiros a vigorar durante o verão. (*Diario Official* de 12 de outubro de 1907.)
		1908 — 21 de fevereiro	Aviso n. 17 — Resolve permittir que seja incluida na conta do capital, na fórma da alinea *d* da clausula VIII, do contracto, a que se refere o decreto n. 5.548,

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		de 6 de junho de 1905, além da importancia maxima de 1.940:981$786, que nos termos dos avisos ns. 3 e 13, de 24 de janeiro e 10 de abril de 1907, foi autorizada a despender essa Companhia com a execução das novas construcções e reconstrucções de obras feitas na linha de Alegrete a Uruguayana, a que exigirem os demais trabalhos referentes á conclusão da construcção e reconstrucção dessa linha, comprehendida na parte restante do respectivo orçamento o valor de 717:516$800 que os citados avisos excluiram de tal classificação, reduzida, porém, esta ultima parcella ao maximo de.... 600:061$280.
Auxiliaire	1908 — 18 de março .	Aviso n. 32 — Autoriza o abatimento de 40 % no frete dos productos das xarqueadas que se estabelecerem, ao longo da linha, de Porto Alegre a Uruguayana entre Alegrete e Uruguayana e Santa Maria a Margem, abatimento que será feito na 4ª classe para os productos que, carregados em vagões completos, gosem da 5ª classe e na 5ª classe para os que, carregados em vagão completo, gosem da 6ª classe. (*Diario Official* de 19 de março de 1908.)
	1908 — 23 de abril. .	Aviso n. 49 — Autoriza a acquisição, pela Companhia arrendataria, do seguinte material : 10 carros de passageiros de 1ª classe; seis ditos de passageiros mixtos; 10 ditos para correio e bagagens ; 200 vagões fechados ; 40 ditos abertos ; 50 ditos para gado ; tres ditos guindastes e um carro soccorro, devendo, porém, os vagões fechados ser construidos de fórma a se transformarem em vagões apropriados ao transporte de tropas, com dispositivos que se possam abrir e servir de janella. A despeza, calculada em 1.809.648 francos (ouro) e 302:227$500 (papel), será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 24 de abril de 1908.)
	1908 — 27 de abril .	Aviso n. 54 — Applica ao transporte de mercadorias no ramal da Costa do Mar as bases das tarifas que vigoram na linha, de Porto Alegre a Uruguayana, quer o transporte se effectue entre estações do mesmo ramal, quer entre as deste e as da linha principal.
	1908 — 27 de abril. .	Aviso n. 56 — Autoriza a construcção de tres paradas nos kilometros 332, 398 e 488 da linha de Porto Alegre a Uruguayana, levando-se á conta de capital a respectiva despeza de 79:086$464, adiando-se a construcção das outras tres nos kilometros 367, 414 e 523.
	1908 — 11 de maio. .	Aviso n. 61 — Approva os preços do material metallico destinado a substituir os da linha de Rio Grande a Bagé.
	1908 — 4 de junho. .	Decreto n. 6.977 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de 50 kilometros a contar de Passo Fundo ao rio Uruguay. (*Diario Official* de 17 de junho de 1908.)
	1908 — 27 de agosto .	Decreto n. 7.090 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 45 kilometros, la contar do kilometro 50 da linha de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (*Diario Official* de 5 de setembro de 1908.)
	1908 — 31 de outubro.	Aviso n. 133 — Autoriza o emprego de lenha como combustivel em todas as secções da rêde de que esta Companhia é arrendataria.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Auxiliaire	1908—17 de novembro	Aviso n. 148 — Autoriza a construcção de duas paradas nos kilometros 414 e 525 da linha de Rio Grande a Bagé, eliminada, porém, a casa do guarda do kilometro 414 e fixado o orçamento maximo de 16:388$017, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 18 de novembro de 1908.)
		1908—17 de novembro	Aviso n. 149 — Autoriza que sejam applicadas ao trecho de Bagé á estação fluvial de Pelotas as tarifas em vigor nesta linha. (*Diario Official* de 18 de novembro de 1908.)
		1908 — 5 de dezembro	Aviso n. 170 — Autoriza a Companhia arrendataria a effectuar o reconhecimento, e, após approvação do Governo, os estudos definitivos das linhas ferreas de Santa Maria a Pelotas, servindo aos municipios de S. Sapé, Caçapava, Cangussú e Jaguarão, ao ponto mais conveniente da linha de Rio Grande a Bagé entre Piratiny e Cerro Chato.
		1909 — 2 de março. .	Aviso n. 15 — Autoriza a adoptar, como ponto de estroncamento, na Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayana, a linha que vá de S. Borja á estação de S. Pedro, passando pelo povoado do mesmo nome, Villa Clara, Jaguahy e Santiago do Boqueirão com um ramal para S. Luiz, cujo ponto de origem deverá ser posteriormente fixado.
		1909 — 26 de maio. .	Aviso n. 27 — Autoriza a companhia arrendataria a realizar desde logo todo o projecto submettido á approvação do governo e não sómente a parte da estaca de Sant'Anna do Livramento, destinada ao trafego local. Declara que opportunamente promoverá o accôrdo internacional entre o Brazil e o Uruguay, relativo á ligação das duas estações de Sant'Anna e Rivera no trecho que atravessa o territorio daquella Republica.
		1909 — 30 de agosto .	Aviso n. 56 — Autoriza as modificações propostas pela Companhia relativamente ás tarifas no intuito de reduzil-as, approvando as tomadas de contas das estradas arrendadas á Companhia, referentes ao 1º semestre de 1908 nas linhas em trafego e do periodo de 1 de dezembro de 1907 a 31 de maio daquelle anno, na parte em construcção. (*Diario Official* de 31 de agosto de 1909.)
		1909 — 27 de setembro	Expediente approvando os horarios de verão a vigorarem do 4 de outubro proximo, nas seguintes linhas: Santa Maria a Bagé, Santa Maria a Uruguayana, Santa Maria a Passo Fundo e Santa Maria a Porto Alegre. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1909.)
		1909 — 9 de outubro .	Aviso n. — Autorizando a mandar proceder ao reconhecimento de um ramal que, partindo do ponto mais conveniente do Rio Grande a Bagé, vá terminar em Jaguarão, afim de permittir a comparação entre os traçados de Cerro Chato, Pelotas e Piratinim ou adjacencias. (*Diario Official* de 12 de outubro de 1910.)
		1909 — 9 de outubro .	Aviso n. 80 — Approvando nas bases das tarifas da linha de Porto Alegre a Taquara as seguintes modificações : *a*) classificar na tabella n. 9, que paga 70 réis por tonelada kilometrica, os cereaes, leguminosas, farinhas de mandioca, e o sal, quando despachados por vagão completo ; *b*) passar da tabella n. 5, que paga 200 réis por tonelada kilometrica, para a tabella n. 6, a herva matte, quando carregada por vagão completo;

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		c) conceder o abatimento de 25 % nos fretes de mercadorias comprehendidas na tabella n. 5, salvo a herva matte, quando carregada por vagão completo. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
Auxiliaire	1909 — 4 de novembro	Decreto n. 7.643 — Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho final de 42 kilometros e 400 metros da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Rio Uruguay. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1909.)
	1909 — 9 de dezembro	Aviso n. 128 — Autoriza a applicar provisoriamente a taxa de 600 réis por vagão-kilometro ao transporte de carneiros. (*Diario Official* de 11 de dezembro de 1909.)
	1909 — 11 de dezembro	Aviso n. 135 — Approva, provisoriamente, a proposta da companhia para o calculo a fazer-se dos fretes que tiverem origem nas linhas da viação ferrea do Rio Grande do Sul e se destinem ao trecho de Passo Fundo ao Rio Uruguay e vice-versa, que se addicionem os percursos effectuados nas linhas do grupo e da clausula 9ª do contracto de 19 de junho de 1905, em vez de applicar-se separadamente a esses percursos a taxa correspondente. (*Diario Official* de 14 de dezembro de 1909.)
	1910 — 23 de junho .	Aviso n. 72 — Approva os horarios dos trechos entre Porto Alegre e Caxias e Porto Alegre e Taquara, pertencentes a esta rêde.
	1910 — 27 de junho .	Aviso n. 73 — Approva as providencias sobre os trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Passo Fundo ao Uruguay, cujo trafego, em virtude dessas providencias, deverá ser inaugurado impreterivelmente em 31 de outubro de 1910. O Governo assume a responsabilidade do augmento de 25 % das tabellas de ns. 3 a 13, dos trabalhos que forem realizados, nessa estrada, nos kilometros 84 a 182 e nas mesmas condições dos ns. 14 a 66, entre os kilometros 140 a 160 e mais da importancia dos trabalhos extraordinarios, necessarios áquelle fim, não podendo, porém, exceder, de fórma alguma, de 300:000$ áquella responsabilidade, que não se tornará effectiva si o trafego deixar de ser inaugurado no dia marcado. Si as despezas excederem a importancia referida, o excesso será levado á conta de capital da Companhia.
	1910 — 15 de agosto .	Aviso n. 95 — Approva os horarios apresentados por essa Companhia, das linhas de Montenegro a Caxias e de Saycan a Sant'Anna do Livramento, no trecho entre Cacequy e Porteirinha, a começar de 1 de agosto de 1910.
	1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.401 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de março de 1898 e 19 de junho de 1905, celebrados com a Compagnie Auxiliaire. (*Diario Official* de 23 de novembro de 1911.)
	1912 — 12 de março .	Aviso n. 16 — Defere o requerimento em que é pedida autorização para adquirir novas machinas ferramentas para as officinas do Rio Grande e Santa Maria, sendo a despeza, no maximo de 631:261$503, levada á conta de capital.
	1912 — março . .	Aviso n. 26 — E' a Companhia autorizada a construir um desvio para transporte de productos da xarqueada da Sociedade Pastoril e Industrial, correndo a despeza por conta da referida sociedade. (*Diario Official* de 23 de março de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Auxiliaire	1912 — 17 de abril .	Aviso n. 45 — Autoriza a Auxiliaire a substituir p trilhos retirados da linha do Rio Grande a Bagé postes de madeira da linha de Pelotas a Bagé, p conta do custeio do trafego, não incluindo nest despeza preço algum para o trilho usado empregad como poste. (*Diario Official* de 19 de abril de 1912.)
		1912 — 25 de abril. .	Aviso n. 60 — Autoriza a Auxiliaire a adquirir e adopta em 75 locomotivas pharoes electricos, accionados p dynamos e turbinas a vapor, cuja despeza corre por conta do custeio. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912).
		1912— 15 de maio. .	Aviso n. 64 — Autoriza a lastrar com pedras brita 3.500 metros de linha, entre Porto Alegre e Na gantes, sendo a despeza de 115:063$003 levada conta de custeio. (*Diario Official* de 17 de maio de 1912.)
		1912 — 16 de maio. .	Aviso n. 67—Autoriza a substituição de trilhos de 20 los por outros de 32,244 ks., na extensão de 650 lometros, sendo a despeza levada á conta do capital (*Diario Official* de 19 de maio de 1912.)
		1912 — 27 de maio. .	Aviso n. 69 — Autoriza augmentar em 2.000 kilometro de linha o numero de dormentos, elevando-o a 1.6 por kilometro. (*Diario Official* de 28 de maio de 1912.)
		1912 — 3 de junho .	Aviso n. 74 — Augmenta para 25 kilos por metro c rente o peso dos trilhos para as linhas a construir no Rio Grande do Sul. (*Diario Official* de 4 junho de 1912.)
		1912 — 17 de junho . .	Aviso n. 78 — Autoriza a acquisição do material que e pecifica, na importancia de 4.606:676$256, que se levada á conta de capital (*Diario Official* de 21 de junho de 1912).
		1912 — 19 de junho . .	Aviso n. 79 — Autoriza a construir-se estações definitiv em S. Bento e Pinheiro Marcado, na linha de Sant Maria a Passo Fundo, levando-se as despezas 50:137$859 e 49:657$381 á conta de capital. (*Diario Official* de 20 de junho de 1912).
		1912 — 25 de junho...	Aviso n. 81 — Autoriza augmentar os desvios da esta de Santo Amaro, despendendo-se o maximo 20:224$580, que será levada á conta de capit (*Diario Official* de 26 de junho de 1912).
		1912 — 25 de junho...	Aviso n. 82 — Autoriza construir uma estação no ki metro 193+480, na linha de Santa Maria a P Fundo, levando-se á conta de capital a despeza 37:518$202. (*Diario Official* de 26 de junho de 1912).
		1912 — 2 de julho...	Aviso n. 86 — Autoriza substituir no ramal da Costa Mar os trilhos existentes por trilhos de 20 kilos, colhidos entre os melhores que vão ser retirados trechos reconstruidos com trilhos de 32 kilos, e gmentar o numero de dormentos até 1.600 por ki metros, correndo a despeza por conta do custeio. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912)
		1912 — 2 de julho...	Aviso n. 90 — Autoriza a construcção de dois desv novos no recinto da estação de Santa Maria, corre do a despeza de 6:781$036 por conta do capital. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912).
		1912 — 10 de julho...	Decreto n. 9.659 — Approva as plantas e orçamento 552:376$582 das installações necessarias para a es ção de triagem a construir-se na varzea de Gravata (*Diario Official* de 31 de julho de 1912).

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Auxiliaire	1912 — 13 de julho...	Aviso n. 93 — Autoriza a Auxiliaire assentar trilhos interiores em todos as pontes em curva da rede a seu cargo, devendo a despeza de 90:088$296 ser levada á conta do custeio.
	1912 —	Aviso n. 94 — Approva o horario para os trens de passageiros das linhas de Porto Alegre a Santa Maria, Porto Alegre a Taquara, Porto Alegre a Nova Hamburgo e de Santa Maria a Passo Fundo. (*Diario Official* de 16 de julho de 1912.)
	1912 — 18 de julho...	Aviso n. 96 — Autoriza o assentamento de um fio telegraphico entre Porto Alegre e Marcellino Ramos, levando a despeza de 160:538$460 á conta de capital. (*Diario Official* de 19 de julho de 1912.)
	1912 — 27 de julho...	Aviso n. 101 — Aprova os horarios, a titulo provisorio, para vigorarem no trecho de Caxias a Monte Negro.
	1912 — 29 de julho...	Aviso n. 104 — Autoriza a construcção de dois galpões nas officinas do Rio Grande, sendo levado á conta de capital a despeza de 64:940$065. (*Diario Official* de 30 de julho de 1912.)
	1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.770 — Approva as plantas e o orçamento de 172:858$820 para construcção de varias obras no ramal da Costa do Mar. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1912.)
	1912 — 9 de outubro.	Decreto n. 9.813 — Approva as plantas e o orçamento de 442:638$740 para construcção de um desvio em Uruguayana, com as installações necessarias para o serviço do trafego fluvial. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1912.)
	1912 — 26 de outubro.	Aviso n. 128 — Autoriza a Auxiliaire a adquirir e installar nas officinas do Rio Grande e Santa Maria as machinas ferramentas que relaciona, devendo a despeza de 42:588$ ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1912.)
	1912—13 de novembro	Decreto n. 9.876 — Approva as plantas e orçamento de 33:267$694 para construcção de novos desvios na estação de S. Gabriel, da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguayanna. (*Diario Official* de 22 de novembro de 1912.)
	1912—26 de novembro	Portaria — Approvando a inclusão das « plantas vivas » na 3ª classe da tarifa II, bem como a applicação ao seu transporte dos arts. 91 e 92 das instrucções regulamentares e novas tarifas para as estradas de ferro Porto Alegre a Uruguayana e de Santa Maria ao Uruguay, approvadas provisoriamente pelas portarias de 18 de maio, 9 e 21 de julho de 1900. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1912.)
	1912—28 de novembro	Aviso n. 137 — Approva a planta e orçamento para construcção de um desvio na estação central do Rio Grande, devendo a importancia effectivamente gasta e apurada na tomada de contas, até o maximo de 6:317$037, ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 1 de dezembro de 1912.)
	1912 — 5 de dezembro	Aviso n. 142 — Autoriza a acquisição e montagem de tres balanças de 50 toneladas, typo Standart, ultimo modelo, propria para pesar carros, nas estações de Santa Maria, Gravatahy e Rio Grande, levando-se a despeza, no maximo de 13:679$017 para cada balança, á conta de capital. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1912.)
	1912 — 31 de dezembro	Aviso n. 151 — Do vosso officio n. 1.839, de 20 de setembro ultimo, se deprehende que a Compagnie Auxiliaire de Chémins de Fer au Brésil, por diversos actos e

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
			praticas, como dispensa de formalidades para despachos de certos expeditores e a preterição outros, a gratuidade de fretes etc., está infringind a clausula VII do seu contracto de 8 de dezembr de 1911, que lhe prohibe de, por si, agentes, empr gados ou interpostas pessoas, exercer commerc ou fazer exploração industrial de quaesquer prod ctos transportados pelas estradas arrendadas, ne mesmo a pretexto de simples fornecimento ao pess e infringindo, outrosim, a clausula IV do mes contracto, que dispõe : « Não haverá nas linhas rendadas transporte gratuito sinão para o pessoal estrada em serviço e para objecto de serviço, pa material necessario aos serviços da conservação e fego da estrada, malas do correio e seus conductor Havendo por despacho de 4 de novembro ultim publicado no *Diario Official*, indeferido o requ mento em que a companhia pedia autorização p effectuar gratuitamente, contra o disposto na cl clausula IV e no § 2º da clausula XIV do dec n. 2.830, de 12 de março de 1908, os transportes mantimentos e generos destinados ao uso exclus do pessoal da estrada, declaro-vos em solução citado officio n. 1.839, que deveis intimar a mes companhia a dar rigoroso cumprimento á cl clausula VII do termo de revisão do contracto, pena de ser promovida, como de direito, a decre ção de caducidade estabelecida na ta clausula. P este effeito cumpre que, á primeira infracção v ficada, seja feita por intermedio do procurador Republica em Porto Alegre o protesto judicial co enumeração de todas as circumstancias e ama dentes que denunciem a violação do contracto. Saude e fraternidade. — *José Barbosa Gonçal* Sr. inspector federal das Estradas. (*Diario Official* de 4 de janeiro de 1913.)
	Auxiliaire	1913 — 14 de janeiro..	Aviso n. 3 — Autoriza a lastrar com pedras britada trecho de Neustadt á Margem, com 93 kilomet de extensão, levando-se a despeza á conta de cus (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1913.)
		1913 — 18 de janeiro .	Aviso n. 4 — Eleva a parada Capivary á categoria estação, devendo ser feitas as alterações co spondentes nas actuaes tarifas. (*Diario Official* de 19 de janeiro de 1913.)
		1913 — 12 de março. .	Aviso n. 13 — Autoriza a construcção de um desv Cacequy, sendo a despeza no maximo de 5:6 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 13 de março de 1913.)
		1913 — 22 de março. .	Aviso n. 17 — Substitue por outras as clausulas 14 das instrucções especiaes para o serviços da p gyratoria sobre o rio S. Gonçalo. (*Diario Official* de 25 de março de 1913.)
		1913 — 5 de abril. . .	Aviso n. 19 — Autoriza a construir mais um desvio na tação de Santa Barbara e ampliar o respectivo angulo de reversão, devendo a despeza no ma de 3:845$303 ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 5 de abril. . .	Aviso n. 20 — Autoriza a construir na estação Hamb Berg um gyrador para locomotivas, sendo a des total de 8:740$613 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril. . .	Aviso n. 22 — Declara que a despeza com o novo ler ser construido na estação da Quinta deve ser le á conta do custeio da linha e não á conta de cap (*Diario Official* de 11 de abril de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
Auxiliaire	1913 — 11 de abril .	Aviso n. 23 — Concede abatimento de 25 % sobre o frete das pedras brutas transportadas por trens completos entre S. Leopoldo e Porto Alegre. (*Diario Official* de 12 de abril de 1913.)
	1913 — 14 de abril . .	Aviso n. 26 — Indefere o requerimento em que a Auxiliaire pede autorização para construir 200 depositos para abrigo de ferramentas, por conta do seu capital. (*Diario Official* de 16 de abril de 1913.)
	1913 — 14 de abril . .	Aviso — Concedendo permissão para a linha que a Jewish Colonisation está construindo para o serviço da sua fazenda « Quatro Irmãos » seja ligada á de Passo Fundo a Marcellino Ramos, em um ponto proximo á estação Erebango, lado do Uruguay, correndo as despezas por conta da mesma associação. (*Diario Official* de 16 de abril de 1913.)
	1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 29 — Approva plantas e orçamentos para construcções dos embarcadouros para gado, um na estação de Guassú-Boi e outro na de Cacequy, devendo as respectivas despezas, no maximo de 6:170$812 para o primeiro e 7:780$824 para o segundo, ser levadas á conta de capital. (*Diario Official* de 17 de abril de 1913.)
	1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 30 — Approva os horarios para trens de passageiros entre Porto Alegre e Taquara e supprime o serviço de passageiros dos trens C-1 e C-4. (*Diario Official* de 17 de abril de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.177 — Approva as plantas e o orçamento de 90:689$045 para construcção da estação de triagem, em Gravatahy, linha de Porto Alegre a Uruguayana. (*Diario Official* de 11 de maio de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Decreto n. 10.178 — Approva os projectos e os orçamentos de 85:584$829 e 7:898$042 para o levantamento da *grade* da linha de Porto Alegre a Nova Hamburgo, na varzea do Gravatahy, e da linha de Nova Hamburgo a Taquara. (*Diario Official* de 11 de maio de 1913.)
	1913 — 22 de abril. .	Aviso n. 37 — Autoriza augmentar o desvio da estação de Monte Alegre, devendo a despeza, no maximo de 6:154$836, ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 11 de maio de 1913.)
	1913 — 6 de maio . .	Aviso n. 31 — Approva o projecto de convenio para o transito de mercadorias no caso de trafego mutuo entre a Auxiliaire e a Ferro Carril Central do Uruguay. (*Diario Official* de 9 de maio de 1913.)
	1913 — 26 de maio. .	Decreto n. 10.238 — Autoriza adquirir e montar nas estações de Pelotas, Sant'Anna do Livramento, Bagé e Montenegro quatro balanças de 50 toneladas cada uma e approva o orçamento no maximo de..... 54:716$008 ou 13:679$017 para cada uma, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
	1913 — 11 de junho .	Aviso n. 67 — Declara que, de conformidade com o art. 178 das instrucções regulamentares approvadas pelas portarias de 17 de maio e 7 de julho de 1900, as taboas aplainadas e frizadas devem ser classificadas na 5ª classe da tarifa 3. (*Diario Official* de 13 de junho.)
	1913 — 27 de maio . .	Aviso — Indefere o requerimento pedindo autorização para limitar a emissão de bilhetes nos trens nocturnos entre Porto Alegre e Santa Maria aos passageiros de 1ª classe e determina que se mantenha na

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			composição dos trens o carro para 2ª classe mixto. (*Diario Official* de 28 de maio de 1913.)
	Auxiliaire	1913 — 13 de junho .	Aviso — Indefere o requerimento em que é pedido que a despeza com o lastramento com pedra brita da linha de Neusladt á Margem seja levado á conta de capital. (*Diario Official* de 14 de junho de 1913.)
		1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.276 — Autoriza a Auxiliaire a cercar linhas a seu cargo, na extensão de 1.622k, 530, devendo a despeza até o maximo de 9.449:614$720 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 22 de julho. .	Aviso n. 88 — Rectifica o aviso n. 67, de 11 de junho corrente anno, na parte que restringe a applicação da 5ª classe da tarifa 3 aos transportes em vagões completos das taboas aplainadas e frizadas, devendo ser adoptada a mesma classificação quando despachadas em pequenas expedições e em qualquer percurso. (*Diario Official* de 23 de julho de 1913.)
		1913 — 20 de agosto .	Aviso n. 111 — Autoriza que seja mudado para Campos o nome da estação S. Salvador, na linha de Mocó negro a Caxias. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
		1913 — 10 de outubro.	Aviso n. 147 — Approva os horarios dos trens diurnos entre Santa Maria e Uruguayana, Livramento e B. e trens nocturnos entre Santa Maria e Passo Fundo. (*Diario Official* de 11 de outubro de 1913.)
		1913 — 11 de outubro.	Aviso n. 149 — Autoriza ceder por aluguel á Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul o material que especifica, de cuja conservação e reparo se encarregará, devendo o producto dos respectivos alugueis ser levado á conta da renda bruta da Auxiliaire. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1913.)
		1913 — 24 de setembro	Decreto n. 10.457 — Approva o projecto e orçamento de 10:776$740 para construcção de novos desvios na estação de S. Bento, da linha de Santa Maria a Uruguay. (*Diario Official* de 1 de novembro de 1913.)
		1913 — 24 de setembro	Decreto n. 10.458 — Approva o projecto e orçamento de 158:358$780 para ampliação da estação de Santa Maria. (*Diario Official* de 1 de novembro de 1913.)
		1913 — 29 de setembro	Aviso n. 168 — Declaro-vos, para os devidos fins, que foram approvadas as tomadas de contas da «Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil», arrendataria da rêde de viação ferrea do Rio Grande do Sul, referentes ao periodo de 1 de julho a 31 de dezembro de 1912, para as linhas em trafego, e de 1 de junho a 30 de novembro do mesmo anno, para as linhas em construcção, de accôrdo com o processo que remettestes com o officio n. 509, de 22 de setembro ultimo. Resolvendo a questão suscitada pelo representante do Governo sobre si, no calculo da quota de arrendamento, que for devida, *ex-vi* da lettra *c* da clausula III do contracto autorizado pelo decreto n. 9.401, de 8 de novembro de 1911, cumpre levar em conta a amortização do capital, segundo a clausula XIII do contracto autorizado pelo decreto n. 5.549, de 6 de junho de 1905, declaro-vos que prescreve a referida clausula III que o Governo perceberá 20 % da parte

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			da renda liquida annual que exceder de 12 % do *capital fixado pela fórma indicada na clausula VIII* do citado contracto de 1905; tendo assim estipulado claramente o modo de fixação do capital, para o fim de ser determinada aquella quota addicional de 20 %, o seu calculo deverá ser feito independente da alludida amortização, que só é applicavel ao caso de determinação do valor a indemnizar para a encampação da estrada. Saude e fraternidade.— *J. Barbosa Gonçalves.* Sr. inspector federal das Estradas. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1913.)
			* * *
5	**Bananal**	1899 — 4 de julho. . .	Decreto n. 3.332 — Transfere a Fernando Moitinho Luiz Moitinho, Domingos Moitinho e Bernardo de Magalhães a concessão da estrada.
		1899 — 31 de julho . .	Decreto n. 3.359 — Approva provisoriamente as novas tarifas para passageiros, bagagens, encommendas e mercadorias transportadas pela estrada.
		1899 — 21 de agosto .	Decreto n. 3.372 — Substitue provisoriamente o art. 2º do decreto n. 3.332, de 4 de julho do corrente anno, referente á estrada.
			* * *
6	**Brazil North Eastern Railways, limited.**	1910 — 7 de julho. . .	Decreto n. 8.085 — Concede autorização a esta Companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 26 de julho de 1910.)
			* * *
7	**Brazil Railway**	1907 — 31 de maio . .	Decreto n. 6.493 — Autoriza essa Companhia a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 17 de julho de 1907.)
		1909 — 3 de junho . .	Decreto n. 7.434 — Concede autorização á *Brasil Railway Company* para continuar a funccionar na Republica.
		1909 — 14 de outubro .	Decreto n. 7.605 — Concede autorização á *Brasil Railway Company* para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
		1911 — 8 de novembro.	Decreto n. 9.091 — Concede autorização á *Brasil Railway Company* para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1912.)
			* * *
8	**Capital a Guaratiba**	1891 — 10 de outubro .	Decreto n. 587 — Concede privilegio, sem garantia de juros, para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro desta Capital a Guaratiba.
		1903 — 31 de dezembro	O art. 17, n. 38, da lei n. 1.145, de 31 de dezembro de 1903, autorizou a prorogação do prazo para o inicio dos trabalhos, fixado na clausula III do decreto n. 587, de 10 de outubro de 1891.
		1905 — 30 de dezembro	O art. 17 da lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1905, autorizou a prorogar o prazo para a conclusão dos trabalhos, permittindo-se a tracção electrica, sem onus algum para a União.
		1908 — 31 de dezembro	O art. 29 da lei n. 2.050 manda continuar em vigor, no que não se achar expressamente revogado, o art. 36 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, que, entre outras, prorroga o prazo para conclusão dos trabalhos desta linha.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Capital a Guaratiba	1911 — 31 de maio. .	Decreto n. 8.763 — Declara caduca a concessão desta estrada de ferro. (*Diario Official* de 2 de junho de 1911.)
			* * *
9	**Catalão a Palmas**.	1890 — 16 de outubro.	Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal.
		1891 — 25 de julho. .	Decreto n. 463 — Proroga por um anno os prazos marcados nas clausulas II e V do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, relativos á estrada.
		1891 — 11 de setembro	Decreto n. 524 — Permitte a transferencia da parte que cabe a um dos concessionarios da estrada.
		1892 — 8 de novembro	Decreto n. 1.127 — Autoriza a transferencia da concessão constante do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890.
		1894 — 8 de fevereiro	Decreto n. 1.670 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do primeiro trecho da linha, na extensão de 100, 200 k.
		1894 — 31 de dezembro	Decreto legislativo n. 271 — Proroga os prazos para conclusão das obras da estrada.
		1902 — 6 de janeiro .	Decreto n. 4,312 — Marca a época de que deve ser contado o prazo para conclusão do primeiro trecho da estrada.
		1904 — 18 de outubro.	Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas.
			* * *
10	**Caxias ao Araguaya**	1890 — 23 de outubro.	Decreto n. 909 — Concede ao engenheiro Aarão Reis privilegio, garantia de juros e mais favores para a construcção de uma estrada de ferro ligando a navegação do rio Itapicurú á dos rios Tocantins e Araguaya.
		1890 — 5 de novembro	Decreto n. 953 — Transfere á Empreza Industrial de Melhoramentos no Brazil, ou á companhia que organizar, a concessão feita ao engenheiro Aarão Reis, por decreto n. 909, de 23 de outubro de 1890.
		1895 — 14 de fevereiro	Decreto n. 1.966 — Approva, com modificações, os estudos definitivos da 1ª secção.
		1898 — 31 de dezembro	Lei n. 560 — Em virtude do art. 47 foi prorogado até 31 de dezembro de 1904 o prazo para o inicio da construcção, mediante desistencia da garantia de juros.
			* * *
11	**Caxias a Cajazeiras**	1897 — 13 de dezembro	Decreto n. 2.740 — Fixa o capital em 2.165:495$912.
		1898 — 24 de outubro	Decreto n. 3.055 — Approva a planta e o orçamento para augmento de edificios e armazens, na importancia de 18:000$500.
		1899 — 27 de setembro	Portaria autorizando adquirir dois carros fechados e novos abertos para o serviço de transporte de mercadorias.
		1901 — 28 de fevereiro	Decreto n. 3.942 — Eleva a 5:590$960 o orçamento das obras de construcção da casa para morada do agente da estação de Caxias.
		1901 — 22 de julho. .	Decreto n. 4.087 — Altera o art. 67 das *Condições Regulamentares* e tarifas da estrada, approvadas pelos decretos ns. 1.881, de 7 de novembro de 1894, e 2.645, de 18 de outubro de 1897.
		1901 — 22 de julho. .	Decreto n. 4.089 — Approva o augmento de despeza de 2:184$450 sobre a orçada para a casa do agente da estação Christino Cruz.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Caxias a Cajazeiras	1904 — 4 de julho . .	Aviso n. 513 — Proroga por mais seis mezes o prazo marcado no aviso n. 218, de 16 de outubro de 1903, para a execução das alterações feitas na tarifa do algodão em rama, caroços de algodão, couros, areia e materiaes de construcção, dormentes, etc., com o abatimento, porém, de 75 % para os caroços de algodão, quando apresentados em quantidade de seis ou mais vagões por quinzena.
	1905 — 8 de julho . .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal. (*Diario Official* de 14 de julho de 1905.)
	1905 — 30 de julho. .	Aviso n. 182 — Autoriza construir nos kilometros 26 ou 27 uma casa para a 3ª turma, em substituição da do kilometro 32, sendo levada a despeza de 1:200$ á conta do custeio.
	1906 — 15 de julho. .	Aviso n. 155 — Autoriza construir, por conta do custeio, um deposito para guardar madeira, na importancia total de 1:810$952.
	1906 — 6 de novembro	Aviso n. 315 — Autoriza a compra de dois kilometros de trilhos e accessorios para a estrada, devendo a despeza ser levada á conta do custeio.
	1907 — 28 de dezembro	Aviso n. 435 — Autoriza a reformar o carro destinado ao transporte de animaes.) (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1907.)
	1908 — 3 de janeiro .	Portaria — Approva alterações nas tarifas desta estrada. (*Diario Official* de 14 de janeiro de 1908.)
	1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 364 — Autoriza o pagamento de 66:443$235 á Companhia Geral de Melhoramentos do Maranhão de juros garantidos a esta estrada no 2º semestre do anno de 1908. (*Diario Official* de 3 de março de 1909.)
	1909.	Aviso mandando incluir nas disposições regulamentares nova disposição sobre transporte de encommendas. (*Diario Official* de 1 de dezembro de 1909.)
	1912.	Aviso n. — Approva a tomada de contas desta estrada, referente ao 2º semestre de 1911.
	1912 — 8 de março. .	Portaria elevando de 200$ para 250$ os vencimentos mensaes do contador guarda-livros do escriptorio central. (*Diario Official* de 12 de março de 1912.)
	1912 — 4 de setembro.	Portaria autorizando elevar-se de 800$ a 1:150$ mensaes os vencimentos do director desta estrada. (*Diario Official* de 5 de setembro de 1912.)
		* * *
12 **Central do Brazil**.	1903 — 10 de fevereiro	Decreto n. 4.771 — Abre o credito de 114:800$ para ser applicado ao alargamento da linha do Centro, entre Lafayette e Gagé.
	1903 — 23 de abril . .	Decreto n. 4.828 — Abre o credito de 1.800:000$ para a construcção do prolongamento da linha do Centro.
	1903 — 23 de junho. .	Decreto n. 4.871 — Crêa uma divisão provisoria para os estudos e construcção do prolongamento da estrada até á margem do rio S. Francisco e ramaes da mesma estrada.
	1903 — 22 de dezembro	Decreto n. 5.084 — Approva os estudos e orçamentos da primeira secção (60 kilometros) do prolongamento da estrada, a partir de Curvello, no valor de 2.722:107$779.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1903 — 22 de dezembro	Portaria approvando as condições geraes e tabellas preços para as obras dos 60 primeiros kilomet que constituem a primeira secção do prolongame da estrada, comprehendidos entre Curvello e a m gem do rio S. Francisco.
		1904 — 21 de janeiro.	Aviso n. 9 — Approva o contracto celebrado em 2 janeiro de 1904, entre o Estado do Rio de Janeir a Estrada de Ferro Central do Brazil, para arre dação de impostos pertencentes ao mesmo Esta
		1904 — 29 de fevereiro	Aviso n. 29 — Autoriza denunciar o contracto de tr fego mutuo celebrado em 11 de maio de 1900 com Estrada de Ferro Leopoldina, para que fique mesmo rescindido, depois de decorrido o prazo seis mezes, a contar da data da denuncia.
		1904 — 15 de junho. .	Aviso n. 47 — Incorpora os trechos da Estrada de F Oeste de Minas, de Barra Mansa a Angra e de Ba Mansa ao Cedro, com todo o material fixo e rodan casas e terras situadas á margem dos respecti trechos á Central do Brazil.
		1904 — 30 de agosto .	Decreto n. 5 297 — Approva a modificação dos esta e orçamento, a que se refere o decreto n. 5.0 de 22 de dezembro de 1903, alterado por esta fór o traçado da referida secção e reduzido o orçame de 2.722:107$779 para 2.218:918$959.
		1904 — 6 de setembro	Aviso n. 62 — Approva a reducção de 2 % na ta normal do café procedente da estação de Porto N
		1904 — 7 de novembro	Decreto n. 5.366 — Providencia sobre o serviço do tra porte de suburbios.
		1904 — 20 de dezembro	Aviso n. 90 — Approva o accôrdo a celebrar entre a trada de Ferro Central do Brazil e a «Leopold Railway Company», um para o serviço de tra reciproco e outro para o estabelecimento provis de uma taxa reduzida para o transporte do caf interior para a Capital Federal.
		1905 — 31 de janeiro.	Decreto n. 5.447 — Approva a planta de terrenos predios necessarios á construcção da 4ª linha.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 48 — Autoriza, em relação á Estrada de F União Valenciana, supprimir os fretes a pagar limites do aviso 78, de 14 de outubro do anno p ximo findo, desde que no contracto de tra mutuo não ha clausula alguma que fixe a reg taes fretes.
		1905 — 4 de julho . .	Decreto n. 5.584 — Abre o credito especial de 400 para ser applicado ás obras de elevação da li entre S. Diogo e S. Christovão. (*Diario Official* de 6 de julho de 1905.)
		1905 — 25 de julho. .	Decreto n. 5.610 — Approva os estudos e orçamento 2ª secção do prolongamento da estrada, de Curv a Pirapora, no valor de 2.424:051$571.
		1905 — 25 de julho. .	Portaria approvando as condições geraes, tabella preços e especificações para as obras dos 63 que constituem a 2ª secção do prolongamento e Curvello e Pirapora.
		1905 — 31 de julho . .	Aviso n. 220 — Approva a medida provisoria, reduzi de 15 % o frete do café proveniente da Estrada Ferro Leopoldina, emquanto o preço desse gên estiver abaixo de 9$ por arroba.
		1905 — 1 de agosto. .	Decreto n. 5.624 — Abre o credito de 600:000$ para applicado ás obras do alargamento da bitola da trada, de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 10 de agosto de 1905.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Central do Brazil.	1905 — 31 de agosto .	Aviso n. 253 — Declara que todas as mercadorias, classificadas na tarifa geral n. 3, em vigor na estrada, classes 5ª e 7ª, devem ser incluidas na classe E da tarifa especial, quando o seu peso não exceder de 200 kilogrammas, cobrado o respectivo frete por dezena. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1905.)
	1905 — 20 de setembro	Aviso n. 268 — Autoriza reduzir a 400 réis por tonelada e para cada operação a taxa de vigilancia ora cobrada pelo carregamento e descarga da canna de assucar procedente da Sociedade A. Sucrerie, de Lorena. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1905.)
	1905 — 20 de setembro	Aviso n. 269 — Autoriza reduzir, como medida geral, de 1$ a 400 réis a taxa de vigilancia dos generos da 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1905.)
	1905 — 5 de outubro .	Aviso n. 287 — Autoriza a classificar na tarifa n. 3, classe 3ª, em vigor na estrada, o fumo em folha, rôlo ou corda.
	1905 — 22 de dezembro	Decreto n. 5.807 — Abre o credito de 200:000$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1905.)
	1905 — 26 de dezembro	Decreto n. 5.817 — Abre o credito de 500:000$ para occorrer ás despezas com as obras de alargamento da bitola da estrada, no trecho de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1905.)
	1905 — 30 de dezembro	Aviso n. 365 — Autoriza a equiparar as tarifas em vigor nas estações de Penha, França, Guayana e diversas paradas dos trens de suburbios da cidade de S. Paulo, ás tarifas que actualmente vigoram em iguaes trens da Capital Federal.
	1906 — 11 de abril . .	Aviso n. 21 — Resolve modificar a redacção do art. 212 das *Condições Regulamentares* da estrada: Art. 212. As importancias do frete e das despezas accessorias das expedições do interior para a Capital Federal e estações de Juiz de Fóra, Minas e Norte, e das estações de S. Diogo, Maritima da Gamboa, Juiz de Fóra, Minas e Norte, feita pelos preços e segundo as condições da tarifa n. 3 e especial n. 1, serão pagas na estação de partida ou na de destino, á vontade do expeditor, á vista da primeira ou segunda via da nota de expedição, não sendo as mercadorias de facil deterioração, de valor insignificante ou o frete inferior a 10$, caso este em que a dita importancia será paga na estação de partida. As disposições acima referidas estendem-se tambem ás estações de destino nas estradas que com a Central do Brazil manteem trafego mutuo, comtanto que se obriguem a pagar o debito que venham a ter em um mez até o fim do mez seguinte, sob pena de ficar sem effeito a concessão. (*Diario Official* de 17 de abril de 1906.)
	1906 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.982 — Abre o credito de 800:000$ para occorrer ás despezas com a conclusão das obras de elevação da linha, entre S. Diogo e S. Christovão. (*Diario Official* de 25 de abril de 1906.)
	1906 — 2 de maio. . .	Decreto n. 6.008 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado ás obras de alargamento da bitola da estrada, de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 8 de maio de 1906.)
	1906 — 2 de maio. . .	Decreto n. 6.009 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado ás obras do prolongamento. (*Diario Official* de 8 de maio de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil	1906 — 26 de maio . .	Aviso n. 26 — Autoriza a classificação do creme de leite produzido em localidades do interior e dahi procedente, na classe 6ª, da tarifa n. 3, si o transporte se effectuar em trem de carga; na 5ª classe, si em trens mixtos, e na 4ª, quando em trens expressos. (*Diario Official* de 27 de maio de 1906.)
		1906 — 9 de junho . .	Aviso n. 30 — Autoriza a inclusão nas classes 5ª e 7ª da tarifa n. 3, em vigor na estrada, de terra graphitosa, que será considerada como metal não precioso. (*Diario Official* de 10 de junho de 1906.)
		1906 — 19 de junho. .	Decreto n. 6.076 — Abre o credito de 500:000$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola da estrada, de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 22 de junho de 1906.)
		1906 — 30 de junho. .	Aviso n. 43 — Modifica a pauta em vigor na estrada. (*Diario Official* de 31 de julho de 1906.)
		1906 — 11 de setembro	Decreto n. 6.140 — Abre o credito especial de 4.000:00[illegible] para fazer face ás despezas de reparação das linhas e material da estrada. (*Diario Official* de 13 de setembro de 1906.)
		1906 — 26 de outubro.	Aviso n. 34 — Reduz de 30 % a tarifa sobre o arame farpado. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1906.)
		1906 — 18 de dezembro	Aviso n. 79 — Autoriza a transferencia dos cereaes nacionaes—arroz, aveia, centeio, cevada, favas secas, feijão, milho e painço, por tonelada, procedentes da estação do Norte, com destino á Central ou vice-versa, os sete primeiros da classe G, tarifa especial n. 1, e o ultimo da classe C, todos para a classe 3ª da tarifa n. 3, incluidas nesta classificação as despezas de carga e descarga. (*Diario Official* de 19 de dezembro de 1906.)
		1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.278 — Abre o credito de 250:000$ para ser applicado aos trabalhos do prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1906.)
		1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.279 — Abre o credito de 600:000$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da bitola, de Taubaté a S. Paulo. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1906.)
		1906 — 20 de dezembro	Decreto n. 6.280 — Abre o credito de 300:000$ para ser applicado aos trabalhos de alargamento da linha entre Gagé e o kilometro 501. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1906.)
		1906 — 21 de dezembro	Aviso n. 83 — Resolve que, durante o primeiro semestre de 1907, seja adoptada, em caracter provisorio, tarifa especial de 1$ por sacca de 60 kilos de sucar de qualquer qualidade e em qualquer quantidade, bruto ou refinado, expedido de qualquer para qualquer das estações da estrada. (*Diario Official* de 22 de dezembro de 1906.)
		1907 — 7 de janeiro .	Aviso n. 2 — Torna extensiva á fabrica de phosphoros «Nossa Senhora da Apparecida» as regalias concedidas á «Empreza Industrial Serra do Mar» pelo aviso n. [illegible] de 4 de janeiro de 1906, relativo ao abatimento de 20 % no frete da madeira em bruto empregada como materia prima. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1907.)
		1907 — 7 de janeiro .	Aviso n. 3 — Resolve alterar o art. 69 das *Condições Regulamentares*, relativo a encommendas. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1907.)
		1907 — 14 de fevereiro	Decreto n. 6.372 — Abre o credito de 600:000$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.380 — Abre o credito de 600:000$ para o prolongamento da linha do Centro.
		1907 — 28 de fevereiro	Decreto n. 6.394 — Abre o credito extraordinario de 300:000$ para alargamento da bitola, de Gagé ás minas de manganez do kilometro 501, do ramal de Ouro Preto.
		1907 — 1 de março. .	Decreto n. 6.399 — Abre o credito extraordinario de 60:000$ para intercalação de um trilho entre as estações de Parahyba do Sul e Entre Rios.
		1907 — 9 de março. .	Aviso n. 34 — Autoriza o director substituir a actual tarifa n. 6 B pela seguinte: Tarifa 6 B — 1ª classe — vagão serie H — Lotação completa, até 60 cabeças para porcos e 70 para outros animaes da mesma tarifa — Base: de 1 até 100 kilometros, 600 réis; de 101 a 300 kilometros, 300 réis; de 301 kilometros em diante, 200 réis. Segunda classe — meia lotação do vagão serie H: Até 30 porcos e 35 carneiros e outros animaes da mesma tarifa — Base: de 1 até 100 kilometros, 300 réis; de 101 a 300 kilometros, 200 réis; de 301 em diante, 100 réis. A segunda classe da tarifa 6 B só terá applicação para o excesso de uma lotação completa, pelo menos. Em pequenas expedições, até cinco cabeças, serão despachadas em carro collector, cobrando-se pela 3ª classe da tarifa n. 6. Cada estação não poderá expedir mais de cinco animaes em cada collector. (*Diario Official* de 10 de março de 1907.)
		1907 — 16 de maio . .	Decreto n. 6.482 — Abre o credito de 2.414:000$ para alargamento da bitola do ramal S. Paulo.
		1907 — 7 de junho . .	Aviso n. 78 — Autoriza o transporte pela 6ª classe da tarifa n. 3, da aniagem e tecidos de juta, quando despachados por fabricas nacionaes. (*Diario Official* de 8 de junho de 1907.)
		1907 — 4 de julho . .	Decreto n. 6.543 — Abre o credito extraordinario de 2.386:000$ para alargamento da bitola do ramal de S. Paulo.
		1907 — 1 de agosto. .	Decreto n. 6.589 — Abre o credito de 1.000:000$ para o prolongamento da linha do Centro.
		1907 — 5 de agosto. .	Portaria concedendo, provisoriamente, uma reducção de 25 % nas tarifas em vigor, relativamente ao transporte de café. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1907.)
		1907 — 10 de outubro.	Aviso n. 134 — Attendendo ao que expôz o arrendatario da Estrada de Ferro Minas e Rio, reclamando o pagamento da importancia dos saldos das contas de trafego directo da Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, relativos ao trimestre de abril a junho de 1907, autoriza a modificação das clausulas XVIII e XIX do accôrdo celebrado com o referido arrendatario, em 7 de fevereiro de 1905, alterando-se correspondentemente, ou rescindindo-se, si assim convier, o contracto de trafego mutuo naquella mesma data celebrado com a mencionada companhia e a Estrada de Ferro Muzambinho.
		1907 — 14 de novembro	Decreto n. 6.737 — Abre o credito de 3.200:000$ para occorrer ao pagamento de trabalhos já executados no ramal de Sabará á Sant'Anna dos Ferros.
		1907 — 21 de novembro	Decreto n. 6.747 — Approva novas *Condições Regulamentares* e tarifas.
		1908 — 3 de janeiro. .	Aviso n. 1—Proroga, durante o primeiro semestre de 1908, a concessão feita pelo aviso n. 85, de 28 de junho do anno anterior, no sentido de ser adoptada, em ca-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			racter provisorio, a tarifa especial de 1$ por sac de 60 kilos de assucar de qualquer qualidade, bre ou refinado, expedido em qualquer ou para qualqu de suas estações. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1908.)
	Central do Brazil.	1908 — 30 de janeiro .	Decreto n. 6.837 — Approva os estudos e respectivo or çamento na importancia de 3.817:437$303 para construcção da terceira e ultima secção do prolon gamento, entre Lassance e Pirapora.
		1908 — 7 de março. .	Decreto n. 6.874 — Abre ao Ministerio da Viação o cre dito de 2.000:000$ para occorrer ás despezas d construcção do prolongamento da linha do Centro do ramal de Sabará a Sant'Anna dos Ferros. (*Diario Official* de 12 de março de 1908.)
		1908 — 12 de março .	Decreto n. 6.881 — Abre o credito de 1.500:000$ pa terminar o alargamento da bitola até a cidade d S. Paulo. (*Diario Official* de 15 de março de 1908.)
		1908 — 14 de março .	Aviso n. 26 — Autoriza o director a manter o isenção da taxa addicional de 1$ por tonelada, em vigo na estrada, para o manganez descarregado no cais ou na ponte da estação Maritima.
		1908 — 6 de abril. . .	Aviso n. 47 — Autoriza a reducção de 10 % sobre a classe da tarifa em vigor, no transporte de ferr guza procedente da Usina Esperança. (*Diario Official* de 7 de abril de 1908.)
		1908 — 27 de abril. .	Aviso n. 55 — Autoriza o restabelecimento da lotação d 16 bois por carro H, quando de bitola larga.
		1908 — 2 de maio. . .	Aviso n. 57 — Autoriza que seja adoptado, em vez do abatimento de 10 % para cada reducção de 1$, em fracção de 1$, do preço médio de 7$, cada arroba de 15 kilos — o abatimento provisorio de 25 %, desde que o preço de cada typo 7 seja notoriamente inferior a 7$, nesta praça, emquanto a Junta dos Corretores não puder fornecer a esta estrada o preço médio official do café em cada mez. (*Diario Official* de 3 de maio de 1908.)
		1908 — 7 de maio. . .	Aviso n. 60 — Autoriza o abatimento de 30 % nos frete das mercadorias comprehendidas nas tres primeira classes da tarifa n. 3, que se destinarem a distanci superiores a 150 kilometros das estações, seja qu fôr o meio de transporte, com excepção da navi gação maritima, e bem assim o de 25 % nas pa sagens de caixeiros viajantes em qualquer das linh desta estrada, cumprindo á directoria adoptar o e vitre que julgar mais conveniente para evitar o abusos que possam occorrer. (*Diario Official* de 8 de maio de 1908.)
		1908 — 13 de julho . .	Portaria, approva as modificações das condições gerae tabellas de preços e especificações de que trata a por taria de 5 de maio de 1908 para a execução da obras do prolongamento.
		1908 — 27 de julho . .	Aviso n. 111 — Autoriza a reducção para 1m,0 na bitola do trecho desta estrada, de Entre Rios a Porto Novo, considerando-se tal trecho como prolonga mento da Auxiliar.
		1908 — 28 de julho . .	Aviso n. 113 — Declara que ao transporte de telhas de barro são applicaveis as condições a que estão sujeitos aos tijolos de alvenaria, nos precisos termos das respectivas observações constantes da pauta de classificação geral das mercadorias que regula a applicação de tarifas, e de que trata o decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, devendo ser

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		nesse sentido entendidas as observações da mesma pauta, correspondentes ao primeiro dos referidos artigos. (*Diario Official* de 29 de julho de 1908.)
Central do Brazil.	1908 — de 18 agosto .	Aviso n. 126 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a do Rio do Ouro.
	1908 — 19 de agosto .	Aviso n. 129 — Resolve modificar o paragrapho unico do art. 180 das *Condições Regulamentares*, approvado pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, no sentido de supprimir a restricção correspondente ás estações de Mogy das Cruzes até Norte, para os despachos de cereaes de que trata o mencionado artigo. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1908.)
	1908 — 24 de agosto .	Aviso n. 131 — Supprime na pauta de classificação geral de mercadorias, comprehendida nas tarifas approvadas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907, as palavras « pagando a lotação completa do vagão », nas observações correspondentes ao artigo — manilhas de couro — e bem assim as seguintes: « sendo nesta por lotação de vagão », que constituem o periodo final das observações referentes ao artigo — canos de barro. (*Diario Official* de 26 da agosto de 1908.)
	1908 — 29 de agosto .	Aviso n. 137 — Declara que a restricção do art. 180 das *Condições Regulamentares*, feita pelo aviso n. 129, de 19 do corrente, foi apenas quanto ás estações de Mogy das Cruzes até Norte. (*Diario Official* de 30 de agosto de 1908.)
	1908 — 24 de setembro	Decreto n. 7.131 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 800:000$ para occorrer ás despezas de construcção do prolongamento da linha do Centro e do ramal de Sabará a Sant'Anna dos Ferros. (*Diario Official* de 1 de outubro de 1908.)
	1908 — 8 de outubro .	Aviso n. 156 — Autoriza substituir no ramal de Porto Novo, cuja transformação já está concluida, o material rodante de tracção de bitola larga pelo de bitola estreita de 1m,0.
	1908 — 27 de outubro.	Aviso n. 165 — Autoriza o trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Muzambinho no despacho de machinas agricolas, sementes, adubos, mudas e animaes reproductores.
	1908 — 10 de dezembro	Decreto n. 7.221 — Approva os estudos e orçamentos das obras do ramal de Sabará a Santa Barbara. (*Diario Official* de 16 de dezembro de 1908.)
	1909 — 18 de janeiro .	Aviso-circular — Autoriza a celebração do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a Minas e Rio, Oeste de Minas e Mozambinho.
	1909 — 11 de fevereiro	Decreto n. 7.326 — Abre o credito de 800:000$ para occorrer ás despezas com o prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 14 de fevereiro de 1909.)
	1909 — 17 de março .	Decreto n. 7.355 — Abre o credito de 700:000$ para occorrer, durante o exercicio, ás despezas de construcção do ramal desta estrada, de Sabará a Santa Anna dos Ferros. (*Diario Official* de 17 de março de 1909.)
	1909 — 16 de abril . .	Aviso n. 44 — Autoriza, relativamente ao trafego directo com as estradas paulistas, no respectivo contracto, a elevar, como for conveniente, o peso e o volume fixados para as encommendas, no art. 7º, e dispensar a restricção do paragrapho unico do art. 155 das *Condições Regulamentares* em vigor.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1909 — 14 de maio . .	Decreto n. 7.410 — Abre o credito de 500:000$ pa terminar o alargamento da bitola até a cidade S. Paulo. (*Diario Official* de 22 de maio de 1909.)
		1909 — 14 de junho. .	Aviso n. 7 — Informação da directoria sobre a classi cação, nesta estrada, do assucar refinado, quan despachado pelo Estado de Minas Geraes, na mesm tarifa do assucar de crystal.
		1909 — 22 de julho. .	Portaria autorizando restabelecer a tarifa especi n. 1, approvada por aviso de 7 de junho de 19 para os cafés expedidos pela estação do Norte, pr cedentes das estradas de ferro paulistas. (*Diario Official* de 23 de julho de 1909.)
		1909 — 5 de agosto. .	Decreto n. 7.493 — Abrindo o credito de 800:000$ pa occorrer ás despezas com o prolongamento da lin do Centro. (*Diario Official* de 8 de agosto de 1909.)
		1909 — 7 de agosto. .	Aviso declarando que á tarifa especial a que allude aviso de 22 de julho ultimo é applicavel a tod café apresentado á despacho na estação do Norte. (*Diario Official* de 8 de agosto de 1909.)
		1909 — 31 de agosto .	Aviso n. 109 — Autorizando applicar, em caracter pr visorio, a tarifa 1 B, aos viajantes de trens de « pe queno percurso » até Paracamby. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1909.)
		1909 — 16 de setembro	Decreto n. 7.551 — Abre o credito de 600:000$ pa o prolongamento do ramal de Santa Cruz a I curussá. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)
		1909 — 30 de setembro	Decreto n. 7.577 — Abre o credito de 600:000$ para despezas de construcção do ramal de Sant'Anna d Ferros.
		1909 — 30 de setembro	Aviso n. 274 A — Autoriza entregar, provisoriamen á Leopoldina Railway Company o trecho da lin Auxiliar entre Jockey Club e Alfredo Maia. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1909.)
		1909 — 23 de novembro	Aviso mandando rescindir o contracto com a estrada Juiz de Fóra a Piau, devido aos atrazos desta m pagamentos dos saldos e mandando proceder, p meios de direito, á cobrança da importancia já vida por essa companhia. (*Diario Official* de 24 de novembro de 1909.)
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.738 — Abre o credito de 250:000$ pa as despezas com a construcção do ramal de Sa a Ferros. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1909.)
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.739 — Abre o credito de 250:000$ para despezas com o prolongamento da estrada. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1909.)
		1910 — 9 de fevereiro.	Decreto n. 7.860 — Abre o credito de 300:000$ pa proseguir o alargamento da linha do Centro n direcção do valle do Paraopeba para Bello Hori zonte. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 7 de março . .	Aviso n. 19 — Concede abatimento de tarifas á Com panhia de Fiação e Tecidos « União Lavrense », pa sando os tecidos de algodão da 3ª para a 4ª class da tarifa n. 3, e modifica o paragrapho unico d art. 174 das *Condições Regulamentares*, o qual fic assim redigido: O café (em grão ou em casquinh côco ou cereja), embora classificado em classe infer

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		e as mercadorias que passarem da 3ª para a 4ª classe, quando despachadas, directamente pelas fa- bricas, gosarão dos mesmos abatimentos.
Central do Brazil.	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.892 — Abre o credito de 400:000$ para occorrer ás despezas com o ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 22 de março de 1910.)
	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.893 — Abre o credito de 400:000$ para occorrer ás despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.894 — Abre o credito de 400:000$ para occorrer ás despezas com a construcção da linha do Centro. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
	1910 — 17 de março .	Aviso n. 26 — Fixa em 8$400 o frete maximo a cobrar pelo transporte de uma tonelada de dormentes de madeira.
	1910 — 30 de março .	Decreto n. 8.040 — Approva o accôrdo celebrado entre a Estrada de Ferro Central do Brazil e a « S. Paulo Railway Company, Limited » para o estabelecimento do serviço de tráfego e entrada de trens de passageiros daquella estrada nas estações de Braz e S. Paulo. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)
	1910 — 13 de junho. .	Aviso n. 8 — Declara ao Ministerio da Agricultura que a Central foi autorizada a transportar o alho pela 9ª classe da tarifa n. 3, quando essa mercadoria for de producção nacional e pela 6ª classe da mesma tarifa — as nozes, as amendoas, as avellãs, etc., quando igualmente de producção nacional e procedentes do interior.
	1910 — 16 de junho. .	Decreto n. 8.068 — Abre o credito de 500:000$ para occorrer ás despezas da construcção do ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 22 de julho de 1910.)
	1910 — 23 de junho. .	Decreto n. 8.078 — Estabelece novas bases das tarifas e altera a pauta e as *Condições Regulamentares*, approvadas pelo decreto n. 6.747, de 21 de novembro de 1907. (*Diario Official* de 10 de julho de 1910.)
	1910 — 7 de julho . .	Decreto n. 8.088 — Abre o credito de 500:000$ para as despezas da construcção do ramal de Sabará a Ferros. (*Diario Official* de 13 de julho de 1910.)
	1910 — 28 de julho. .	Decreto n. 8.121 — Abre o credito de 1.500:000$ para o prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 30 de julho de 1910.)
	1910 — 20 de agosto .	Aviso n. — Declara ao Presidente de Minas que o Governo acceita a proposta do secretario das Finanças daquelle Estado para a transferencia á União da Estrada de Ferro de Palmyra ao Livramento, sem ficar a União obrigada a qualquer pagamento ao Estado de Minas, obrigando-se, porém, a empregar a importancia correspondente ao preço por que foi arrematada pelo Governo Mineiro, na reconstituição da linha e restabelecimento do seu trafego e a construir o respectivo prolongamento de accôrdo com os planos e estudos feitos pelo Governo Federal e com os creditos que forem decretados pelo Poder Legislativo. Minas renuncia a quaesquer direitos provenientes de sua propriedade e da concessão que fez. Fica este ramal incorporado á Central do Brazil.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1910 — 20 de agosto .	Aviso n. — Declara que o Governo Federal acceita transferencia da Estrada de Ferro Palmyra a Livramento, nos termos da proposta mineira.
		1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.255 — Abre o credito de 500:000$ para occorrer ás despezas com o ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1910.)
		1910 — 10 de novembro	Aviso n. 34 — Concede ao Estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Oeste de Minas para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola, para os loucos e seus guias, destinados aos manicomios do Estado ou da União, ou por estes subvencionados; para objectos, productos, animaes e machinas destinados ás fazendas modelo e campos praticos custeados pelo Governo do Estado, isenção de 70 % o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á Brigada Policial desse Estado, bem como o de presos e escoltas.
		1910 — 14 de novembro	Aviso n. 98 — Autoriza mandar proceder não só aos estudos das ligações da Linha Auxiliar á estação de Vassouras, desta estrada, passando pela cidade de Vassouras, e á Estrada de Ferro Sapucahy, no ponto conveniente entre Sant'Anna e Barra do Piraiy, da linha de ligação das Estradas de Ferro Valença e Rio das Flores, entre Valença e Tabio, como da ligação de Juiz de Fóra, passando por Lima Duarte a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente da rêde, devendo ser immediatamente iniciada a construcção das referidas linhas.
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.386 — Abre credito de 400:000$ para as despezas da construcção do ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.388 — Approva os estudos definitivos da ligação da Linha Auxiliar da Estrada de Ferro Central do Brazil com a Estrada de Ferro de Sapucahy. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.389 — Approva os estudos definitivos do primeiro trecho de 35 kilometros, do alargamento da bitola da Estrada de Ferro Central do Brazil, partindo de Lafayette pelos valles de Pequiry e Paraopeba. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.391 — Approva os estudos e o respectivo orçamento do primeiro trecho, na extensão de 60 kilometros, do prolongamento a Montes Claros. (Orçamento 2.344:906$864.) (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de dezembro	Decreto n. 8.433 — Abre o credito de 1.400:000$ para as despezas da construcção do ramal de Sabará á Ferros. (*Diario Official* de 16 de dezembro de 1910.)
		1910 — 21 de dezembro	Decreto n. 8.450 — Abre o credito de 1.200:000$ para as despezas do ramal de Itacurussá. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1910.)
		1910 — 28 de dezembro	Decreto n. 8.487 — Abre o credito de 1:400:000$ para o prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1910.)
		1911 — 15 de março. .	Decreto n. 8.610 — Approva o regulamento para esta estrada. (*Diario Official* de 18 de março de 1911.) Regulamentado no *Diario Official* de 18 de abril de 1911. Vide rectificação no *Diario Official* de 3 de junho de 1911.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1911 — 12 de abril. .	Decreto n. 8.671 — Abre o credito de 1.000:000$ para occorrer ás despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* de 16 de abril de 1911.)
		1911 — 26 de abril. .	Decreto n. 8.688 — Abre o credito de 200:000$ para attender ás despezas do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Angra. (*Diario Official* de 28 de abril de 1911.)
		1911 — 25 de abril. .	Decreto n. 8.689 — Abre o credito de 375:000$ para as despezas do prolongamento da linha do Centro. (*Diario Official* de 28 de abril de 1911.)
		1911 — 7 de junho. .	Decreto n. 8.775 — Abre o credito de 250:000$ para proseguir no alargamento da linha do Centro, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba para Bello Horizonte. (*Diario Official* de 9 de junho de 1911.)
		1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.839 — Abre o credito de 450:000$ para proseguir no alargamento da linha do Centro, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba para Bello Horizonte. (*Diario Official* de 29 de julho de 1911.)
		1911 — 30 de agosto .	Decreto n. 8.926 — Abre o credito de 700:000$ para attender ás despezas de construcção do prolongamento da linha do Centro, na direcção de Montes Claros. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1911).
		1911 — 30 de agosto .	Decreto n. 8.927 — Abre o credito de 500:000$ para attender ás despezas do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Agra, nesta estrada. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1911.)
		1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.031 — Abre o credito de 400:000$ para as despezas com os estudos do prolangamento desta estrada até a cidade de Belém, capital do Pará. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1911.)
		1911 — 18 de outubro.	Decreto n. 9.046 — Abre o credito de 1.300:000$ para as despezas com a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* de 24 de outubro de 1911.)
		1911 — 13 de dezembro	Decreto n. 9.200 — Abre o credito de 300:000$ para as despezas de construcção do prolongamento do ramal de Itacurussá a Angra. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1911.)
		1911 — 13 de dezembro	Decreto n. 9.201 — Abre o credito de 900:000$ para as despezas do prolongamento da linha do centro desta Estrada. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.245 — Abre o credito de 500:000$ para o prolongamento do ramal de Ouro Preto a Ponte Nova. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.246 — Abre o credito de 800:000$ para a construcção do ramal de Sabará á cidade de Ferros. (*Diario Official* 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.247 — Abre o credito de 6.777:629$970 para despezas de pessoal provenientes da reorganização dos serviços. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.248 — Abre o credito de 1.300:000$ para o alargamento da linha do centro desta estrada, de Lafayette, na direcção do valle de Paraopeba, para Bello Horizonte. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.305 —Declara sem effeito o decreto n. 9.25[illegible] de 28 de dezembro de 1911, que abre ao Minister[illegible] da Viação o credito de 6.777:620$970 para despez[illegible] de reorganização da Central. (*Diario Official* de 12 de janeiro de 1912.)
		1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.306 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 1.500:000$ para despezas de material desta estrada. (*Diario Official* de 12 de janeiro de 1912.)
		1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.307 — Abre ao Ministerio da Viação o credi[illegible] de 5.277:620$970 para despezas do pessoal, prov[illegible]nientes da reorganização dos serviços da estrada. (*Diario Official* de 12 de janeiro de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.537 — Abre o credito de 800:000$ pa[illegible] despezas com os estudos do prolongamento desta e[illegible]trada até Belém do Pará. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.539 — Abre o credito de 900:000$ para attender ás despezas de construcção do prolonga[illegible]mento da linha do centro em direcção a Montes Claros. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.540 — Abre o credito de 650:000$ para o pro[illegible]longamento do ramal de Ouro Preto a Ponte Nova. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.541 — Abre o credito de 1.000:000$ pa[illegible] occorrer ás despezas com os serviços de alargamen[illegible] de bitola para Bello Horizonte, pelo valle de Para[illegible]peba. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 29 de abril. .	Decreto n. 9.516 — Autoriza varias alterações nas ta[illegible]rifas desta estrada. (*Diario Official* de 8 de maio de 1912.)
		1912 — 2 de maio. .	Decreto n. 9.562 — Abre o credito de 600:000$ para despezas de construcção do prolongamento do ramal de Itacurussá á cidade de Angra. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 2 de maio. .	Decreto n. 9.563 — Abre o credito de 550:000$ pa[illegible] occorrer ás despezas de construcção do ramal d[illegible] Sabará até a cidade de Ferros. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912).
		1912 — 15 de junho. .	Aviso n. 1.782 — Em solução ao vosso officio n. 140, de [illegible] de janeiro do corrente anno, autorizo-vos a firmar co[illegible] A. Thun contracto analogo ao celebrado com Carl[illegible] G. da Costa Wigg e Trajano S. Viriato de Medeiros, em 15 de julho de 1911, com as alterações que pro[illegible]pondes, a saber : 1.ª A tonelagem de minerio a transportar será decupla da producção do alto forno ou fornos. . 2.ª O transporte de minerio será de 100.000 tonelladas no 1º anno, de 200.000 no 2º, de 300.000 no 3º, de 400.000 no 4º, de 500.000 no 5º, de 600.000 no 6º, de 700.000 no 7º, de 800.000 no 8º, de 900.000 no 9º e de 1.000.000 no 10º e subsequentes. 3.ª O valor dado ao contracto será da quantia de 3.000:000$000. Estipular-se-ha tambem que os fretes fixados na clausula 1ª do contracto de 31 de janeiro do corrente anno só começarão a vigorar depois que o contractante se achar apparelhado para a exportação de minerio de ferro, de accôrdo com a clausula 9ª do mesmo contracto. (*Diario Official* de 18 de junho de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Brazil.	1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.721 — Abre o credito de 600:000$ para despezas com estudos do prolongamento desta estrada até Belém do Pará. (*Diario Official* de 30 de agosto de 1912.)
		1912 — 28 de agosto .	Decreto n. 9.743 — Abre o credito de 1.200:000$ para despezas do prolongamento da linha do centro até Montes Claros. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1912.)
		1912 — 28 de agosto .	Decreto n. 9.744 — Abre o credito de 1.500:000$ para despezas da construcção do prolongamento do ramal de Itacurussá até a cidade de Angra. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1912.)
		1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.774 — Abre o credito de 950:000$ para construcção do trecho de Ouro Preto a Marianna, do prolongamento do ramal de Ouro Preto a Ponte Nova. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1912.)
		1912 — 31 de dezembro	Decreto n. 9.977 B — Substitue por outra a disposição constante do art. 111 do regulamento desta estrada. (*Diario Official* de 7 de janeiro de 1913.)
		1913 — 23 de junho. .	Decreto n. 10.286 — Torna extensivos a esta estrada o regulamento dos transportes e telegraphos e a classificação geral das mercadorias, approvados pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, para as linhas de concessão federal citadas, e approva as bases das tarifas que devem vigorar nesta estrada. (*Diario Official* de 27 de junho de 1913.)
			* * *
13	**Central do Rio Grande do Norte**	1905 — 4 de outubro.	Decreto n. 5.703 — Approva o projecto geral da estrada e os estudos definitivos do trecho comprehendido entre as cidade do Ceará-Mirim e do Caicó. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1905.)
		1906 — 16 de maio. .	Aviso n. 13 — Manda adoptar na estrada as *Condições Regulamentares* em vigor na Central do Brazil, no que for ahi applicavel ; e autoriza a estabelecer o trafego em caracter provisorio, organizando o quadro do pessoal indispensavel. (*Diario Official* de 17 de maio de 1906.)
		1906 — 16 de maio. .	Portaria approvando as tarifas provisorias da estrada. (*Diario Official* de 19 de maio de 1906.)
		1906 — 3 de julho. .	Aviso n. 19 — Approva provisoriamente o quadro do pessoal e horario para o serviço do trafego da 1ª secção da estrada.
		1906 — 13 de julho. .	Aviso n. 22 — Autoriza estabelecer passagem de ida e volta na estrada, com o abatimento de 25% sobre os preços das tarifas approvadas pela portaria de 16 de maio, nas condições adoptadas nas demais estradas de ferro.
		1906 — 5 de setembro	Portaria alterando o quadro do pessoal da estrada, approvado por portaria de 23 de fevereiro de 1904. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1906.)
		1907 — 24 de outubro.	Decreto n. 6.700 — Abre o credito de 100:000$ para occorrer ás despezas com o reconhecimento e estudos do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1907.)
		1908 — 20 de agosto .	Decreto n. 7.074 — Autoriza o contracto da construcção do trecho comprehendido entre Taipú e Caicó. (*Diario Official* de 6 de outubro de 1908 e 10 de setembro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Rio Grande do Norte	1908 — 15 de outubro.	Contracto para a construcção da estrada, entre Taipú Caicó, conclusão das construcções já encetadas nes trecho e fornecimento de material. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1909.)
		1908 — 5 de novembro	Decreto n. 7.164 — Transfere para a razão social Proença & Gouvêa a construcção do trecho entre T ipú e Caicó. (*Diario Official* de 15 e 21 de novembro de 1908.
		1908 — 9 de novembro	Aviso n. 170 — Autoriza a entrega desta estrada ao contractante da construcção, engenheiro Luiz Soares de Gouvêa, mediante as necessarias formalidades. (*Diario Official* de 11 de novembro de 1908.)
		1908 — 19 de novembro	Decreto n. 7.186 — Contracta com a razão social Proença & Gouvêa o arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 23 de fevereiro de 1909.)
		1908 — 17 de dezembro	Aviso n. 172 — Declara que o Ministerio fica sciente de haver a firma Proença & Gouvêa tomado posse como arrendataria e empreiteira, das secções em trafego e em construcção desta estrada. (*Diario Official* de 11 de setembro de 1909.)
		1909 — 16 de dezembro	Decreto n. 7.740 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 30 kilometros a partir da estaca 988. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1909.)
		1910 — 15 de janeiro.	Aviso n. 1 — Declara que a linha, partindo de Angicos póde ser levada á margem esquerda do rio « Pata-Choca », na extensão de 18 kilometros, em que atravessa o affluente Pichoró, alcançando a 13 kilometros o valle do rio Assú, que é a direcção geral do traçado, já approvado, passando cerca de 4 kilometros da cidade de Assú, ponto mais proximo que se póde attingir.
		1910 — 9 de fevereiro	Decreto n. 7.861 — Approva os estudos do prolongamento da estrada, na extensão de 83 kilometros, comprehendidos entre as estacas 1.500 e 5.650, bem como o respectivo orçamento, na importancia de 3.021:816$000. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 14 de abril. .	Decreto n. 7.953 — Approva o projecto e o orçamento da estação inicial, na importancia do 193:962$000 desta estrada. (*Diario Official* de 22 de maio de 1910.)
		1910 — 11 de novembro	Decreto n. 8.372 — Approva o projecto e orçamento 2.474:939$ para construcção da ponte sobre o Potengy. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1910.)
		1911 — 31 de maio . .	Decreto n. 8.765 — Transfere para a Companhia de Viação e Construcções os contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909, para construcção e arrendamento desta estrada, conjuntamente á caução de 50:000$000. (*Diario Official* de 21 de outubro e 6 de junho de 1911.)
		1911 — 4 de outubro.	Decreto n. 9.004 — Proroga por 12 mezes o prazo estipulado na clausula VII do decreto n. 7.074, de 20 de agosto de 1908.
		1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.028 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto para a construcção desta estrada e declara extensivas á sua estrada as condições geraes e especificações da rêde de viação geral da Bahia. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Central do Rio Grande do Norte	1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.172 — Autoriza a revisão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909, para a construcção e arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1911.)
		1912 — 19 de julho. .	O Tribunal de Contas resolve manter o despacho pelo qual é recusado o registro do contracto effectuado com a Companhia de Viação e Construcção para construcção e arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 21 de julho de 1912.)
		1912 — 14 de fevereiro	Aviso n. 11 — Concede autorização a João Proença, empreiteiro desta estrada, para importar metade do material rodante que especifica.
		1912 — 9 de novembro	Exposição de motivos do Ministro da Viação e resolução do Presidente da Republica mandando dar execução ao contracto. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1912.)
		1912 — 9 de novembro	Aviso n. 44 — Communica ao Tribunal de Contas o despacho proferido pelo Presidente da Republica mandando dar execução á revisão dos contractos de 15 de outubro de 1908 e 20 de março de 1909 para construcção e arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1912.)
		1913 — 22 de janeiro.	Aviso n. 5 — Concede autorização á Companhia de Viação e Construcções para apresentar a exame da Inspectoria Federal das Estradas os estudos definitivos dos primeiros 50 kilometros, sem prejuizo do disposto na clausula IV, n. 5, do decreto n. 9.172, de 4 de dezembro de 1911. (*Diario Official* de 23 de janeiro de 1913.)
		1913 — 5 de junho. .	Aviso n. 58 — Determina que se proceda a um reconhecimento da zona a partir de Lages, no trecho Lages-Caicó, afim de verificar si ha um traçado mais economico do que o apresentado. (*Diario Official* de 7 de junho de 1913.)
		1913 — 16 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza a Companhia arrendataria importar, segundo os typos approvados para a Viação da Bahia, o material especificado no aviso. (*Diario Official* de 17 de junho 1913.)
		1913 — 9 de julho . .	Decreto n. 10.329 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 20 kilometros do trecho comprehendido entre Lages e Caicó e o orçamento de 2.761:985$493. (*Diario Official* de 13 de julho de 1913.)
		1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 106 — Autoriza a modificação do projecto da ponte sobre o Potengy, approvado pelo decreto n. 8.372, de 17 de novembro de 1910. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1913.)
		1913 — 10 de setembro	Decreto n. 10.437 — Approva os estudos definitivos de um trecho de 43 kilometros e 695 metros da linha de Lages a Caicó, e o orçamento de 6.622:337$932. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1913.)
		1913 — 18 de novembro	Aviso n. — Permittindo á Companhia arrendataria utilizar-se da agua da Commissão de Melhoramentos do Porto de Natal mediante indemnização de 150$ mensaes. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1913.)
			* * *
14	**Comportas a Recife**	1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.600 — Approva as plantas para a construcção de uma estrada de ferro da pedreira de Comportas ao porto do Recife e declara de utilidade publica, para os effeitos de desapropriação, os terrenos comprehendidos nas mesmas plantas. (*Diario Official* de 19 de outubro de 1909.)
			* * *

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
15	**Corcovado.**	1882 — 7 de janeiro .	Decreto n. 8.372 — Concede aos engenheiros Francisco Pereira Passos e João Teixeira Soares privilegio para a construcção, uso e goso de uma estrada de ferro de systema Riggenbach, entre a rua do Cosme Velho na cidade do Rio de Janeiro, e o alto do Corcovado, passando pelo logar denominado Paineiras.
		1906 — 22 de maio. .	Decreto n. 6.040 — Autoriza a transferencia das concessões referentes á estrada á «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited». (*Diario Official* de 27 de maio de 1906.)
		1906 — 18 de outubro.	Despacho — Deferindo o requerimento da «The Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Company, Limited», em que pede que o prazo de seis mezes de que trata o art. 2º do decreto n. 6.040, de 22 de maio de 1906, seja contado da data em que foi assignado o termo de transferencia da concessão e não da em que foi expedido o citado decreto. (*Diario Official* de 19 de outubro de 1906.)
		1909 — 29 de julho. .	Decreto n. 7.480 — Autoriza a revisão do contracto desta estrada. (*Diario Official* de 11 de agosto de 1909.)
		1909 — 4 de setembro.	Reproducção no *Diario Official* do decreto n. 7.480, de 29 de julho.
		1909 — 18 de novembro	Decreto n. 7.671 — Approva o projecto de melhoramento para a electrificação da estrada. (*Diario Official* de 27 de novembro de 1909.)
		1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.859 — Approva as plantas e orçamento de 425:700$ dos melhoramentos a serem feitos no hotel das Paineiras. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1912.)
		1913 — 20 de agosto .	Aviso 113 — Impõe, no gráo medio, a multa da clausula XXXVII do decreto n. 8.372, de 7 de janeiro de 1882, mantida em vigor pela clausula VIII do decreto 7.840, de 29 de julho de 1909, por não ter cumprido o que determina a clausula VI deste ultimo decreto e manda fixar prazos razoaveis para inicio e terminação das obras a que se obrigou. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
			* * *
16	**Coroatá ao Tocantins**	1912 — 24 de abril . .	Decreto n. 9.544 — Abre o credito de 300:000$ para trabalhos de estudos da Estrada de Ferro de Coroatá ao Tocantins. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1913 — 19 de março .	Decreto n. 10.133 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 0 a 165, orçamento de 3.325:747$183. (*Diario Official* de 23 de março de 1913.)
		1913 — 2 de abril . .	Decreto n. 10.154 — Abre o credito de 200:000$ para as despezas com os estudos definitivos desta estrada. (*Diario Official* de 4 de abril de 1913.)
		1913 — 2 de julho. .	Decreto n. 10.316 — Abre o credito de 100:000$ para as despezas com os estudos definitivos. (*Diario Official* de 5 de julho de 1913.)
17	**Electrica da Capital Federal á cidade de Petropolis.**	1904 — 5 de abril . .	Decreto n. 5.187 — Approva as clausulas para o contracto referente á construcção, uso e goso de uma estrada de ferro de tracção electrica entre a Capital Federal e a cidade de Petropolis.
		1905 — 30 de dezembro	O n. 20 do art. 15 da lei n. 1.453 autorizou a revisão do contracto celebrado a 27 de maio de 1904 com o engenheiro civil Eugenio de Andrade, em virtude

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		do decreto legislativo n. 1.040, de 9 de setembro de 1903, podendo prorogar os prazos para estudos, inicio e conclusão das obras, no mesmo contracto estipulados. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1903.)
Electrica da Capital Federal á cidade de Petropolis.	1906 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.981 — Marca novo prazo para apresentação de estudos e altera as clausulas I, IV, XIX, XL e XLI do respectivo contracto. (*Diario Official* de 25 de abril de 1906.)
	1908 — 6 de abril . .	Aviso n. 122 — Dispensa o concessionario desta estrada da multa estabelecida na clausula VII do decreto n. 5.187, de 5 abril de 1904.
	1908 — 25 de junho. .	Decreto n. 6.999 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento desta estrada. (*Diario Official* de 12 de julho de 1908.)
		* * *
Ferro Carril Carioca. . . .	1904 — 23 de novembro	Aviso n. 728 — Approva a planta e os perfis do trecho entre Dous Irmãos e a rampa da Lagoinha, no prolongamento da linha.
	1906 — 14 de março .	Aviso n. 67 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da estrada, do kilometro 4 ao kilometro 7+40. (*Diario Official* de 15 de março de 1906.)
	1907 — 21 de fevereiro	Aviso n. 57 — Approva os estudos do prolongamento da Ferro-Carril Carioca, do kilometro 7+40 ao kilometro 10. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1907.)
	1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 396 — Approva os estudos referentes ao prolongamento, no trecho de 5.200^{m}, comprehendido entre as estacas 1.300 e 1.820.
		* * *
Guaratinguetá a Paratymirim	1913 — 23 de outubro.	Decreto n. 2.809 — Autoriza conceder ao engenheiro Justin Norbert, ou á companhia que organizar, privilegio por sete annos para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro entre Guaratinguetá e Paratymirim. (*Diario Official* de 25 de outubro de 1913.)
		* * *
Goyaz.	1906 — 28 de março .	Decreto n. 5.949 — Reconhece sob a denominação de «Companhia Estrada de Ferro de Goyaz» a antiga «Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins» para os fins do respectivo contracto. (*Diario Official* de 31 de março de 1906.)
	1907 — 27 de março .	Decreto n. 6.438 — Approva as clausulas para revisão do contracto e modificação do respectivo traçado, nos termos do decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904.
	1907 — 3 de outubro.	Aviso n. 331 — Approva os estudos de reconhecimento desde o trecho comprehendido entre Arcos e o rio S. Marcos, na fóz do rio Batalha, na extensão de 528.800^{m}, passando por Porto Real do S. Francisco, Bambuhy, Carmo do Parnahyba, Lagôa Formosa, Patos e Capellinha. (*Diario Official* de 4 de outubro de 1907.)
	1907 — 13 de novembro	Aviso n. 367 — Approva o traçado para o ramal que, partindo do kilometro 157, da linha principal, se dirija a Uberaba, passando por S. Jeronymo de Poções e Araxá. (*Diario Official* de 14 de novembro de 1907.)
	1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 395 — Approva as plantas e orçamentos de uma estação e um edificio para officina e abrigo do

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			material rodante, no trecho de Formiga a Arcos, r duzida a despeza com a construcção da estação e Arcos a 16:545$945 e a da officina a 9:813$988. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1907.)
	Goyaz.	1908 — 31 de janeiro.	Aviso n. 31 — Autoriza esta estrada a applicar, provi soriamente, no trecho de Formiga a Arcos, que ser proximamente aberto ao trafego, as tarifas e *Instru cções Regulamentares* actualmente em vigor na Es trada de Ferro Oeste de Minas.
		1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 64 — Indefere o requerimento em que é p dida dispensa da obrigação de apresentar, com o estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros, plano geral da organização de cinco nucleos colonia
		1908 — 24 de abril . .	Portaria — Approvando o quadro e tabella de ven mentos do pessoal desta estrada para a extensão 150 kilometros. (*Diario Official* de 30 de abril de 1908.)
		1908 — 29 de maio . .	Decreto n. 6.970 — Approva, com modificações, os e tudos definitivos e respectivo orçamento do trec de 44 kilometros, a contar da estação de Arcos. (*Diario Official* de 13 de junho de 1908.)
		1908 — 4 de junho . .	Decreto n. 6.976 — Abre o credito de 300:000$ par realizar os estudos e construcção de uma linha ferr que do ponto mais conveniente desta estrada irá a Bello Horizonte e da que completa a ligação d Estados do Rio de Janeiro e de Minas Geraes. (*Diario Official* 9 de junho de 1908.)
		1908 — 6 de agosto. .	Decreto n. 7.058 — Approva, com modificações, os estu definitivos e respectivo orçamento do trecho de kilometros e 750 metros, a contar do kilometro (*Diario Official* de 11 de agosto de 1908.)
		1908 — 10 de setembro	Aviso n. 312 — Confirma o telegramma passado ao legado do Thesouro em Londres, autorizando o p gamento de 124:309$766 ao representante da Co panhia concessionaria desta estrada.
		1909 — 2 de janeiro .	Despacho autorizando o deposito do capital corresp dente a mais 100 kilometros. (*Diario Official* de 3 de janeiro de 1909.)
		1909 — 24 de junho. .	Decreto n. 7.442 — Approva as plantas e orçame das officinas desta estrada, em Formiga. (*Diario Official* de 6 de julho de 1909.)
		1909 — 24 de junho. .	Decreto n. 7.444 — Proroga por 12 mezes o prazo p apresentação dos estudos de reconhecimento d mal que, partindo do ponto que convier, vá t parte navegavel do rio Tocantins. (*Diario Official* de 6 de julho de 1909.)
		1909 — 1 de julho. .	Decreto n. 7.449 — Approva as plantas e o orçame da ponte a construir sobre o corrego das Perdi ligando a estação de Porto Real ao arraial do mes nome. (*Diario Official* de 7 de julho de 1909.)
		1909 — 23 de setembro	Decreto n. 7.562 — Approva as clausulas para a r visão do contracto. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1909.)
		1910 — 22 de fevereiro	Aviso n. 26 — Autoriza encetar, desde logo, a co strucção da linha ferrea de Araguary a Catalão, s gundo os estudos approvados pelo decreto n. 1.4 de 13 de julho de 1893, no trecho inicial, em q taes estudos não soffreram modificações, devendo submetter opportunamente á approvação do Gover a revisão da parte restante.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Goyaz.	1910 — 2 de março. .	Aviso n. — Approva as despezas da construcção da estrada, referentes aos annos de 1905, 1906 e 1907, na importancia total de 993:299$708, feita a deducção das quantias glosadas pela junta apuradora. (*Diario Official* de 3 de março de 1910.)
		1910 — 22 de abril . .	Decreto n. 7.966 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 54,127 kilometros do ramal de Araguary a Catalão, desta estrada, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia total de 4.011:118$244. (*D ario Official* de 29 de abril de 1910.)
		1910 — 19 de maio . .	Aviso n. 58 — Approva definitivamente o trecho de Franklin Sampaio a Bambuhy, na extensão de 23 kilometros e bem assim o respectivo horario para o serviço de trafego.
		1910 — 29 de setembro	Decreto n. 8.257 — Proroga o prazo de 10 mezes, fixado na clausula VI do contracto approvado pelo decreto n. 7.562, de 30 de setembro de 1909, para apresentação dos estudos definitivos da linha de Araguary a Goyaz e do trecho de Bambuhy até o ponto de ligação com os da primeira linha. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1910.)
		1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.272 — Approva os estudos definitivos do ramal de Uberaba desta Companhia, na extensão de 51.120 metros a partir d Uberaba, em direcção a S. Pedro da Alcantara, de accôrdo com as modificações e o respectivo orçamento na importancia de 3.621:485$259. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1910.)
		1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.274 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 6.745:851$857, para a construcção do trecho de 48.500 metros entre os kilometros 126 e 174.500 da linha de Formiga a Goyaz. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.350 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 6.656:178$891, do trecho da linha ferrea de Catalão a Ipamery, na extensão de 86.682 metros, que vae do kilometro 116, 348 a 197. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
		1910 — 11 de novembro	Decreto n. 8.371 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 6.530:989$745, do 2º trecho, com a variante de 8.229 metros, comprehendida entre as estacas 814 e 1.237 desta estrada. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1910.)
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.387 — Approva os estudos definitivos e o orçamento na importancia de 11.542:370$289, do trecho de 256 kilometros desta estrada, de Ipamery a Antas, comprehendido entre os kilometros 197 e 453, a partir de Araguary, de accôrdo com as modificações constantes das plantas e mais documentos. (*Diario Official* de 18 de novembro de 1910.)
		1910 — 30 de novembro	Decreto n. 8.406 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os orçamentos na importancia total de 8.687:068$501, da linha de Araguary a Catalão, com 62.191 metros, desta estrada. (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1910.)
		1911 — 23 de janeiro.	Portaria, approvando o novo quadro do pessoal e respectiva tabella de vencimentos para os diversos serviços desta estrada nas secções de Formiga a Catalão e Araguary a Goyaz. (*Diario Official* de 27 de janeiro de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Goyaz.	1911 — 28 de junho. .	Decreto n. 8.805, — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da variante comprehendida entre os kilometros 150+600 e 174+560 do trecho da linha-tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, já approvado pelo decreto n. 8.274, de 6 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 2 de julho de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.826 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha tronco da Estrada de Ferro de Goyaz, na extensão de 223k,60. (*Diario Official* de 13 de julho de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.827 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha-tronco desta estrada, na extensão de 155k,738,30. (*Diario Official* de 13 de julho de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.828 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos do ramal de Uberaba a S. Pedro de Alcantara, desta estrada. (*Diario Official* de 13 de julho de 1911.)
		1911 — 2 de agosto .	Decreto n. 8.860 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e os respectivos orçamentos da linha tronco desta estrada, na extensão de 224 kilometros. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1911.)
		1911 — 14 de setembro	Lei n. 2.438 — Abre o credito especial de 245:622$818, ouro, para pagamento da garantia de juros devida á Companhia Estrada de Ferro de Goyaz até o fim do exercicio de 1910. (*Diario Official* de 19 e 20 de setembro de 1911.)
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.990 — Abre o credito especial de rs. 245:622$818, ouro, para pagamento da garantia de juros devida a esta Companhia, até o fim do exercicio de 1910. (*Diario Official* de 30 de setembro de 1911.)
		1912 — 2 de fevereiro.	Aviso n. 12 A — Approva a tomada de contas desta estrada referentes ao 2º semestre de 1910.
		1912 — 13 de março.	Decreto n. 9.437 — Approva os estudos definitivos da variante para collocação da estação inicial do ramal de Uberaba e orçamento 708:078$142. (*Diario Official* de 17 de março de 1912.)
		1912 — 25 de abril. .	Aviso n. 61 — Approva a tomada de contas relativas ao 1º semestre de 1911 e recommenda que sejam remettidos ao Ministerio o inventario minucioso dos documentos de despeza e os quadros estatisticos mencionados no art. 8º das instrucções de 2 de janeiro de 1897. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1913 — 27 de setembro	Officio n. 1.134 — O inspector federal das estradas communica ao Ministerio da Viação ter sido entregue ao trafego provisorio o novo trecho de 37 ks. comprehendido entre Urubú e Samambaia. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
		1913 — 15 de dezembro	Officio — E' entregue ao trafego provisorio o trecho de 27.350 metros, entre Samambaia e S. Pedro de Alcantara. (*Dario Official* de 16 de dezembro de 1913.)
			* * *
21	**Great Western.**	1898 — 21 de março .	Decreto n. 2.850 — Contracta com o engenheiro Antonio de Sampaio Pires Ferreira o arrendamento da estrada de ferro Central de Pernambuco.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Great Western.	1898 — 12 de abril. .	Contracto de arrendamento desta estrada.
		1899 — 30 de outubro	Decreto n. 3.467 — Autoriza o contracto com a « Great Western of Brazil Railway Company » para concluir a estrada de ferro de Timbaúba ao Pilar.
		1899 — 21 de novembro	Contracto entre o Governo e a «Great Western of Brazil Railway Company, Limited», para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Timbaúba ao Pilar e para trafegar esse trecho.
		1899 — 18 de dezembro	Decreto n. 3.531 — Autoriza o contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para concluir o trecho de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba, e a trafegar esse trecho.
		1900 — 22 de janeiro .	Contracto com a « Conde d'Eu Railway Company » para conclusão do trecho da Estrada de Ferro de Molungú á Alagôa Grande, no Estado da Parahyba, e para trafegar esse trecho.
		1901 — 21 de março. .	Decreto n. 3.962 — Approva a transferencia do contracto de arrendamento da Central de Pernambuco á firma social A. de S. Pires Ferreira & Comp.
		1901 — 31 de julho. . .	Decreto n. 4.111 — Approva o contracto para o arrendamento das estradas de ferro Central de Alagôas e ramal de Viçosa, Conde d'Eu, Natal a Independencia, Paulo Affonso, Recife ao S. Francisco e Sul de Pernambuco á Companhia «Great Western of Brazil Railway, Limited ».
		1901 — 6 de agosto . .	Contracto de arrendamento destas estradas.
		1901 — 12 de agosto. .	Decreto n. 4.123 — Torna applicaveis ao ramal de Molungú á Alagôa Grande as tarifas actualmente em vigor na Estrada de Ferro Conde d'Eu.
		1903 — 6 de janeiro. .	Decreto n. 4.738 — Abre o credito de £ 13.708-7-9 para pagamento em Londres aos liquidantes da Companhia Estrada de Ferro Central de Alagôas.
		1904 — 26 de fevereiro.	Aviso n. 1 — Approva o horario apresentado pela companhia para servir na Estrada de Ferro de Natal a Nova Cruz e trecho de Independencia a Nova Cruz.
		1904 — 26 de julho . .	Decreto n. 5.257 — Approva a revisão do contracto de arrendamento das estradas que fazem parte da rêde de Great Western.
		1904 — 26 de julho. . .	Portaria approvando as condições regulamentares e tarifas para toda a rêde.
		1904 — 28 de julho . .	Accordo para revisão dos contractos de arrendamento das estradas.
		1904 17 de outubro . .	Aviso n. 16 — Autoriza o assentamento de uma canalização de ferro para abastecimento de agua á estação de Maceió, na importancia de 19:356$420.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 49 — Approva definitivamente o horario destinado aos trens de suburbios da Central de Pernambuco
		1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.521 — Approva os estudos definitivos para a mudança da bitola da estrada de ferro Recife ao S. Francisco, e fixa no maximo de £ 145.458-7-9 (ouro) e 495:321$ (papel) a despeza feita.
		1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.523 — Approva os estudos definitivos para a construcção da linha, de Itabayana a Campina Grande, fixando no maximo de £ 82.487-16-8 (ouro) e 3.980:340$143 (papel) a totalidade dos orçamentos.
		1905 — 23 de maio . .	Decreto n. 5.535 — Incorpora a Estrada de Ferro do Ribeirão ao Bonito, no Estado de Pernambuco, á rêde das estradas arrendadas á Companhia.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Great Western.	1905 — 26 de junho . .	Aviso n. 191 — Declara approvados os orçamentos plant s de machinas, carros e vagões das linha arrendadas, durante o anno passado, com excepção porém, da parte que se refere aos materiaes fo necidos ás estradas arrendadas anteriormente á vi gencia do contracto de 26 de julho de 1904. (*Diario Official* de 26 de junho de 1905.)
		1905 — 24 de agosto .	Aviso n. 244 — Approva os orçamentos, na importa cia de 3:444$ e £ 17, para a construcção de u armazem e installação de um apparelho telegra phico, na parada do Rio Largo.
		1905 — 20 de setembro	Aviso n. 270 — Declara em vigor para a linha de R beirão ao Bonito as Condições Regulamentares e ta fas approvadas pela portaria de 26 de julho de 190
		1905 — 28 de novembro	Decreto n. 5.782 — Approva as plantas e orçamen para o estabelecimento de balanças em diver e-tações da linha de viação fer.ea arrendada companhia. (*Diario Official* de 2 de dezembro de 1905.)
		1906 — 9 de janeiro. .	Decreto n. 5.837 — Approva a planta e orçamento o valor de 16:059$ para a construcção de uma esta ção na Penha. (*Diario Official* de 26 de janeiro de 1906.)
		1906 — 18 de junho. .	Aviso n. 4 — Autoriza a applicação das tarifas esp ciaes e de passageiros, approvadas pela portaria d 26 de julho de 1904, em vigor na Estrada de Fer do Recife ao S. Francisco, á Estrada de Ferro d Ribeirão ao Bonito. (*Diario Official* de 19 de junho de 1906.)
		1906 — 28 de agosto. .	Decreto n. 6.123 — Approva os estudos e respecti orçamento das obras de ligação das estradas d ferro de Pernambuco e Recife ao S. Francisco. (*Diario Official* de 31 de agosto de 1906.)
		1906 — 28 de agosto. .	Decreto n. 6.124 — Autoriza a ratificação e rectificaç dos termos da escriptura de transferencia da Es trada de Ferro Central de Pernambuco á «Great Western of Brazil Railway Company». (*Diario Official* de 30 de agosto de 1906.)
		1906 — 4 de setembro.	Decreto n. 6.129 — Approva os estudos e respecti orçamento das obras de ligação das Estradas d Ferro Central de Pernambuco e Recife ao L moeiro.
		1907 — 10 de janeiro .	Decreto n. 6.325 — Approva os novos estudos e or mento, na importancia de £ 17.817-18-3 (ouro) 1.211:427$210 (papel), para ligação da Central d Pernambuco á Estrada de Ferro do Recife do L moeiro. (*Diario Official* de 13 de janeiro de 1907.)
		1907 — 2 de julho . .	Aviso n. 8 — Esclarece o aviso n. 158, de 3 de maio d 1905, que declara pertencer inteiramente ao Go verno o material que deixasse de ter applicação n mudança da bitola da Estrada de Ferro de Recif ao S. Francisco, por entender a «Great Western» que tal material lhe pertencia dentro do prazo d arrendamento, uma vez que ella cumprisse a clau sula do contracto, correspondente á 16ª do decreto n. 5.257, de 26 de julho de 1904. A' vista, porém do que expõe, fica a companhia autorizada a em pregar na estrada a parte que fôr aproveitavel, e a venda do restante, sendo o producto deduzido do custo da mudança de bitola, no maximo fixado pelo decreto n. 5.521, de 18 de abril de 1905. (*Diario Official* de 3 de julho de 1907.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Great Western.	1907 — 5 de julho . .	Aviso n. 9 — Approva o horario para trens de passageiros da Central de Pernambuco. (*Diario Official* de 6 de julho de 1907.)
		1907 — 16 de outubro.	Aviso n. 26 — Approva o orçamento e planta das obras de augmento de estação de Viçosa, mediante a despeza maxima de £ 21-10-1 (ouro) e 15:548$630 (papel), de conformidade com a 2ª parte da clausula XV do decr to n. 5.257, de 26 de julho de 1904 e respectivo contracto. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1907.)
		1907 — 18 de novembro	Aviso n. 27 — Approva o projecto e orçamento de diversas modificações a fazer-se nos edificios das officinas de Jaboatão, na importancia de 921:033$000. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1907.)
		1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 10 — Approva o orçamento provavel, na importancia de 252:894$ (papel) e £ 25.029-0-0 (ouro), de despezas a fazer-se com a substituição de trilhos na Central de Pernambuco, entre a estação Central e a de Victoria, na extensão de 50 kilometros e 800 metros, de conformidade com o aviso n. 2, de 16 de janeiro, e n. 6, de 14 de junho de 1907. (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 12 — Declara que, de conformidade com a doutrina constante dos avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6 de 14 de junho de 1907, é approvado o orçamento de £ 18.450-0-0 (ouro) e 176:332$ (papel) para as despezas a fazer-se com a renovação dos trilhos na Central de Alagôas, entre Maceió e Lourenço de Albuquerque, na extensão de 35 kilometros. (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 13 — Defere o requerimento em que é pedida autorização para construir um desvio na estação de Branquinha, desta estrada, na importancia de £ 47-18-8 (ouro) e 665$500 (papel). (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 22 de fevereiro	Aviso n. 19 — Approva o horario para o ramal de Itabayana a Campina Grande. (*Diario Official* de 23 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 5 de março. .	Aviso n. 25 — Declara que, de conformidade com os avisos ns. 2, de 16 de janeiro, e 6, de 14 de junho de 1907, é deferido o requerimento em que a «Great Western» pede autorização para renovar os trilhos entre Lourenço de Albuquerque e União, cuja despeza foi orçada em £ 7.742-19-4. (*Diario Official* de 6 de março de 1908.)
		1908 — 26 de maio . .	Aviso n. 74 — Declara que o requerimento pedindo autorização para realizar diversas obras fica deferido, apenas, na parte que se refere ás obras de assentamento das linhas na explanada de Areias, da rotunda e obras accessorias, do abastecimento de agua para a rotunda e caixa d'agua na explanada, do deposito para oleo, do abrigo para forragens e latrinas, sendo que devem ser levadas á conta do capital sómente as despezas realizadas dentro do limite do orçamento de £ 5.248-11-1 (ouro) e 209:276$050 (papel). Declara mais que, si não puder ser evitada a demolição da casa que serve de residencia ao agente da estação de Areias, para o assentamento dos desvios projectados, ficará a companhia arrendataria obrigada a construir outra de identicas proporções e nas immediações da anterior, sem onus algum para o Estado. (*Diario Official* de 27 de maio de 1908.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Great Western.	1908 — 7 de agosto. .	Aviso n. 99 — Defere o requerimento em que é sol tada a reconsideração do despacho que exclui obras a serem executadas em Areias o depo para inflammaveis e o deposito geral do alcoo rifado, e autoriza as alludidas construcções, app vando o respectivo orçamento na importancia £ 292-15-3 (ouro) e 99:119$090 (papel). (*Diario Official* de 8 de agosto de 1908.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.632 — Approva a revisão do contracto arrendamento e construcção dos prolongame das estradas de ferro Conde d'Eu, na Parahyba Norte, Central de Pernambuco e Central de Alag (*Diario Official* de 27 e 28 de novembro de 19
		1909 — 25 de novembro	Aviso n. 115 — Não approva a modificação do art. nem quanto á lettra B das tarifas especi acceita, porém, o additamento ao art. 64 e a s stituição ao art. 120, apenas sobre a elevação taxas ás cargas que não transitam pela estrad ferro Recife ao Limoeiro, nos termos seguintes: estrada cobrará pela utilização do cáes ou da po a taxa de $100 por fracção indivisivel de 100 k das mercadorias que tiverem de transportar p ponte do cáes, com a minima de 1$000 ». (*Diario Official* de 27 de novembro de 1909.)
		1909 — 24 de dezembro	Aviso n. 145 — Approva as modificações propostas tarifas desta estrada, e a vigorar em seus prolo mentos de Pesqueira a Flore , de 1 de fevereiro 1910 em diante. (*Diario Official* de 25 de dezembro de 1909.)
		1910 — 19 de maio . .	Decreto n. 8.018 — Approva os estudos definitivos primeiros 30 kilometros do prolongamento da trada de ferro Conde d'Eu, de Independencia a cuhy, no Estado da Parahyba, e bem assim o spectivo orçamento, na importancia de 1.875:207 (papel) £ 25.992-15-5 (ouro). (*Diario Official* de 20 de maio de 1910.)
		1910 — 28 de julho. .	Decreto n. 8.122 — Approva os estudos definitivos e spectivo orçamento do primeiro trecho, compre dido entre Pesqueira e Olho d'Agua dos Bredos, do longamento da Central de Pernambuco, de Pesq a Flores. (*Diario Official* de 30 de julho de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.354 — Approva com modificações e tudos e o respectivo orçamento, na importanc 2.200:375$400, do primeiro trecho de 45 kil tros do prolongamento de Viçosa a Palmeira Indios, desta estrada. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
		1910 — 9 de novembro	Decreto n. 8.362 — Concede a «The Great We of Brasil Railway Company» a construcção, e goso do prolongamento de Garanhuns a Bom C selho, da Estrada de Ferro Sul de Pernambuco.
		1910 — 11 de novembro	Aviso n. 127 — Approva o horario dos trens de pe geiros da Estrada de Ferro Conde d'Eu, ficando rém, estabelecido um trem directo por semana e Natal e Recife e vice-versa e fixado o prazo de um para entrar em execução o horario assim modifica
		1911 — 17 de maio. .	Decreto n. 8.727 — Approva os estudos e orçamen para a reconstrucção dos trechos de Ribeirão Cortez, na Estrada de Ferro de Ribeirão ao Bon (*Diario Official* de 20 de maio de 1911.)
		1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.228 — Autoriza a incorporação da li principal da Companhia Geral de Melhoramentos

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Pernambuco, entre Ribeirão e Barreiros, na extensão de cerca de 56 kilometros, á rêde da « Great Western». (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1912.)
	Great Western.	1912 — 23 de março .	Aviso n. 31 — Rectifica o aviso n. 101, de 26 de agosto de 1910, na parte que diz respeito á reducção de 8$ para 6$ do preço por metro quadrado de cobertura de zinco na plataforma da estação de Tigipió. (*Diario Official* de 24 de março de 1912.)
		1912 — 18 de abril. .	Aviso n. 47 — Approva a planta para construcção de um deposito de inflammaveis em Bezerros e orçamento de 1:357$950, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)
		1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 52 — Approva a planta para construcção do prolongamento da plataforma da estação de Maceió, e orçamento de 1:283$ (papel), que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
		1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 57 — Reconsidera o despacho contido no aviso n. 61, de 6 de maio de 1911, referente ao orçamento para reforço de curvas da Estrada de Ferro de Natal a Independencia, ficando approvada a despeza de £ 584-19-3, feita com o excesso de peso dos trilhos, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Aviso n. 59 — Autoriza a renovação dos trilhos na Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, entre Canhotinho e Garanhuns, sendo a despaza de £ 5.518-17-9 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 3 de junho. .	Aviso n. 73 — Autoriza a inauguração definitiva do trafego de um trecho no prolongamento de Pesqueira a Flores. (*Diario Official* de 4 de junho de 1912.)
		1912 — 27 de junho .	Aviso n. 84 — Autoriza a construcção de um abrigo na parada S. Severino, com modificação no orçamento proposto de 1:350$ e £ 7-7-5. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 27 de julho .	Aviso n. 103 — Approva o orçamento para a construcção do calçamento das estações de Cachoeira, Gamelleira, Fernão Velho e Satuba e levantamento do muro da plataforma das duas ultimas, todas na Estrada de Ferro Central de Alagôas, na importancia de 4:300$ (papel), despeza que será levada á conta de capital. (*Diario Official* de 25 de julho de 1912.)
		1912 — 7 de agosto .	Aviso n. 109 — Autoriza a companhia proceder á renovação dos trilhos no trecho comprehendido entre as estações de Viçosa e Lourenço de Albuquerque, para os effeitos da clausula IV do contracto a que se refere o decreto 7.632, de 28 de outubro de 1909, e approva o orçamento no valor de £ 12.620-8-7, differença entre o preço dos trilhos a empregar, de peso de 65 libras, e os actuaes, que pesam 45 libras.
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.794 — Approva os estudos definitivos e o orçamento de 5.497:435$123 e £ 141.755-8-0, do segundo trecho, com a extensão de 120k,651, do prolongamento de Independencia a Picuhy, da E. F. Conde d'Eu. (*Diario Official* de 11 de outubro de 1912.)
		1912 — 10 de outubro.	Aviso n. 126 — Declara approvadas ás tomadas de contas dos dous semestres de 1910, relativas ás estradas arrendadas a esta companhia, não se justificando,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			diante das clausulas dos seus contractos de 1904 e 1909, o protesto que faz no sentido de ser eliminada para o calculo do preço do arrendamento, a renda proveniente das linhas Recife ao S. Francisco e Sul de Pernambuco, devendo ser a companhia intimada a entrar para os cofres federaes com a importancia de 372:435$698, differença entre a quota de arrendamento em 1910 e a parcella de 146:788$167, já recolhida ao Thesouro, recolhimento que deve ser feito tendo-se em vista as condições indicadas na clausula XIV do contracto de 28 de julho de 1904. (*Diario Official* de 11 de outubro de 1912.)
	Great Western.	1912 — 7 de dezembro	Decreto n. 9.915 — Declara que, para o calculo das porcentagens devidas ao Governo pelas linhas arrendadas á « Great Western », não será, em relação ao periodo de 19 de maio de 1910 a 19 de maio de 191[illegible] applicada a clausula VIII do contracto autorizado pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909. (*Diario Official* de 12 de outubro de 1912.)
		1913 — 8 de janeiro .	Aviso n. 1 — Approva a tomada de contas referente ao anno de 1910, reconsiderando-se o primitivo despacho constante do aviso 126, de 10 de outubro de 1912, apenas para determinação do comprimento da linha em trafego, que deve ser determinado tomando-se a distancia real do centro da estação inicial ao centro da estação terminal, conforme determina o contracto approvado pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909. (*Diario Official* de 10 de janeiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Aviso n. 10 — Autoriza o accôrdo celebrado entre a companhia e a Commissão de Saneamento do Recife para cessão de uma parte do terreno da estação central da E. F. Central de Pernambuco, ficando o accôrdo considerado como feito entre os Governos da União e de Pernambuco, e que todos os beneficios em troca de terrenos constituem direitos e propriedades da Republica, a cujo dominio devorão reverter, como bens incorporados ao arrendamento. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 12 de março .	Aviso n. 14 — Approva os projectos e orçamentos para calçamento da area que circumda os armazens 4 e 5 da estação Central da E. F. Central de Pernambuco e alteração interna dos mesmos armazens, sendo as quantias de 7:307$ e 9:679$ levadas á conta de capital. (*Diario Official* de 13 de março de 1913.)
		1913 — 12 de março .	Aviso n. 2 — Concorda que seja feito em Bom Jardim, da « Great Western », o entroncamento da E. F. Norte de Alagoas, sob a condição que seja de 1m,00 a bitola desta ultima estrada. (*Diario Official* de 13 de março de 1913.)
		1913 — 30 de maio .	Aviso n. 56 — Autoriza a reconstrucção parcial da linha telegraphica de Palmares a Garanhuns, devendo a despeza até o maximo de £ 524-16-2, ouro, e 4:591$, papel, ser levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 6 de junho de 1913.)
		1913 — 4 de junho .	Decreto n. 10.250 — Approva os estudos definitivos do segundo trecho de 30 kilometros do prolongamento de Pesqueira a Flores, Central de Pernambuco e orçamento de 1.485:333$085, papel, e £ 25.237-17-4, ouro. (*Diario Official* de 18 de julho de 1913.)
		1913 — 9 de junho .	Aviso n. — Autoriza a « Great Western » renovar as fixas chatas e os grampos typo 50 lbs., do ramal de

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Glicerio, empregando fixas angulares e grampos typo 65 lbs., devendo a despeza até o maximo de £ 689-9-0 e 854$ ser levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
	Great Western.	1913 — 12 de junho .	Decreto n. 10.279 — Approva os estudos definitivos do segundo trecho de 32 kilometros e 881 metros do prolongamento de Viçosa a Palmeiras dos Indios, da E. F. Central de Alagoas, e orçamento de 3.699:865$578 e £ 51.691-6-9. (*Diario Official* de 18 de julho de 1913.)
		1913 — 9 de julho. .	Aviso n. 85 — Approva o orçamento da modificação a fazer-se no serviço de abastecimento d'agua á estação de Victoria, da Central de Pernambuco, devendo a despeza até o maximo de 842$ e £ 72-1-11 ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 10 de julho de 1913.)
		1913 — 9 de julho. .	Aviso n. 86 — Approva o projecto e orçamento para construcção de um abrigo para passageiros na parada Poço, da E. F. Conde d'Eu, sendo a despeza de £ 3-19-2 e 551$ levada á conta de capital. (*Diario Official* de 10 de julho de 1913 .)
		1913 — 23 de julho .	Decreto n. 10.352 — Modifica os orçamentos dos primeiros trechos dos prolongamentos das Estradas de Ferro Central de Pernambuco e Central de Alagôas.
		1913 — 7 de agosto .	Aviso n. — Mantem o despacho em que é negada a inclusão em conta de capital de fixas e outros materiaes empregados na estação de Glycerio. (*Diario Official* de 8 de agosto de 1913.)
		1913 — 11 de agosto .	Aviso n. 99 — Autoriza a companhia installar telephones em diversas secções da linha telegraphica, sendo a despeza até o maximo de £ 340-10-0 e 605$ levada á conta de capital. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 104 — Approva os novos horarios de diversos trens de passageiros na Central de Pernambuco, Recife ao S. Francisco, Conde d'Eu e prolongamento de Palmeira dos Indios a Piauhy. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 105 — Approva os novos horarios de alguns trens mixtos da E. F. Sul de Pernambuco e ramal de Ribeirão a Barreiros. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1913.)
		1913 — 20 de agosto .	Aviso n. 114 — Attendendo ao que requereu a Great Western of Brazil Railway Company, Limited, e ao que informastes por officio n. 889, de 25 de julho ultimo, declaro-vos, para os fins convenientes, que fica aquella companhia autorizada a fazer as seguintes obras, devendo a despeza que fôr effectivamente apurada com as comprehendidas nas lettras *a* e *b*, ser levada á conta de capital, para os effeitos da clausula IV do contracto celebrado em virtude do decreto n. 7.633, de 28 de outubro de 1909, e correr as demais á conta do custeio da estrada : *a*) uma nova linha telegraphica de Atalaia a Viçosa, na Estrada de Ferro Central de Alagoas, orçada em quatrocentos e trinta e oito libras esterlinas doze shillings e seis pence (£ 438-12-6) e quinhentos e setenta e dois mil réis (572$) papel ; *b*) um novo desvio na estação de Lourenço de Albuquerque, da mesma estrada, orçado em cento e setenta e duas libras onze shillings e dez pence (£ 172-11-10) e dois contos quatrocentos e oitenta mil e quinhentos réis (2:480$500), papel ;

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			c) uma balança em Cabedello, orçada em tr sentas e setenta e duas libras oito shillings e on pence (£ 372-8-11) e setecentos e um mil e cincoen e dois réis (701$052), papel; *d*) um plano inclinado para concerto de alva rengas ao serviço maritimo de Cabedello, orçado e cincoenta e duas libras cinco shillings e dez pen (£ 52-5-10) e oito contos duzentos e setenta m réis (8:270$), papel; *e*) modificação nos desvios da estação de No Cruz, da Estrada de Ferro de Natal a Independenci orçada em cento e setenta e duas libras tres sh lings e nove pence (172-3-9) e um conto setecen e setenta e tres mil réis (1:773$), papel; *f*) communicação telephonica entre o almoxari e a contadoria, na estação de Areias, orçada noventa e tres libras sete shillings e onze pe (£ 93-7-11) e quatrocentos e dezoito mil réis (41 papel; *g*) prolongamento de um desvio na estação Abripiú, orçado em cincoenta libras, dois shilling e quatro pence (50-2-4) e quatrocentos e noventa cinco mil réis (495$), papel; *h*) prolongamento de um desvio na estação Segismundo Gonçalves, orçado em vinte e uma libr quatro shillings e um penny (£ 21-4-1) e tresento trinta e cinco mil e quinhentos réis (335$500), pape *i*) illuminação da estação de Lagôa Grande, o çada em vinte e cinco libras, doze shillings e n pence (£ 25-12-9) e oitocentos e cincoenta e ci mil duzentos e cincoenta réis (855$250), papel; *j*) illuminação do molhe de Cabedello, orçado e trinta e quatro libras, quinze shillings e um pen (£ 34-15-1) e quinhentos e cincoenta e quatro réis (554$), papel; *k*) alterações nos desvios e armazem central Estrada de Ferro Central de Pernambuco, orçad em seis contos e vinte e nove mil réis (6:029$); *l*) prolongamento de desvios em Cabedello, orça em duzentas e treze libras, dez shillings e doz pen (£ 213-10-10) e quatro contos oitocentos e setenta oito mil réis (4:878$), papel. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
	Great Western	1913 — 11 de novembro	Aviso n. 100 — Autoriza a construcção de um abr para a balança da estação de Natal, na E. F. Natal a Nova Cruz, devendo a despeza até o mai de 2:162$ ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1913.)
		1913 — 19 de novembro	Aviso n. — Declarando que a installação de luz ace leno na estação de Tigipió e bem assim augme da divisão do Mangue, da estação da Parahyba, podem ser executados levando-se a despeza á co de custeio. (*Diario Official* de 27 de novembro de 1913.)
			* * *
22	**Leopoldina Railway**	1900 — 1 de outubro .	Decreto n. 3.785 — Approva as condições regulamenta e tarifas da rêde fluminense da «The Leopoldi Railway Company, Limited».
		1901 — 29 de abril. .	Decreto n. 4.007 — Torna extensivas ás Estradas Ferro de Carangola e de Santo Eduardo ao C choeiro do Itapemirim as tarifas e condições regul mentares, approvadas pelo decreto n. 3.785, de de outubro de 1900.

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Leopoldina Railway	1904 — 1 de março .	Aviso n. 177 A — Approva definitivamente o horario da Estrada de Ferro do Norte.
	1904 — 1 de setembro.	Aviso n. 623 — Approva, com modificação, o horario dos trens de passageiros da Estrada de Ferro do Norte.
	1905 — 30 de junho .	Aviso n. 183 — Autoriza fazer mais um abatimento de 40 % na tarifa para o transporte de café nas estações de S. Felippe e Muniz Freire, da linha de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, a que se referem os avisos ns. 136, de 21 de agosto de 1902, e 167, de 22 de setembro de 1903.
	1905 — 4 de julho. .	Decreto n. 5.585 — Approva a reducção na tarifa de transporte de passageiros nas linhas da rêde fluminense e Estrada de Ferro do Norte. Artigo unico. Fica approvada a reducção proposta pela companhia nas tarifas approvadas pelos decretos ns. 3.785, de 1 de outubro de 1900, e 4.007, de 29 de abril de 1901, vigorando d'ora avante as seguintes taxas: Por passageiro e por kilometro: 1ª classe — Até 200 kilometros 85 réis; além de 200 kilometros 65 réis; 2ª classe — Até 200 kilometros 55 réis; além de 200 kilometros 45 réis. (*Diario Official* de 12 de julho de 1905.)
	1905 — 17 de outubro.	Decreto n. 5.731 — Autoriza a companhia estabelecer a ligação das Estradas de Ferro de Carangola e Macahé e Campos. (*Diario Official* de 22 de outubro de 1905.)
	1906 — 20 de março .	Decreto n. 5.935 — Approva as plantas para construcção de novas estações e outras obras, na Estrada de Ferro do Norte. (*Diario Official* de 27 de março de 1906.)
	1906 — 22 de maio .	Decreto n. 6.039 — Approva os estudos definitivos e mais planos para a ligação das Estradas de Ferro de Carangola á de Macahé e Campos. (*Diario Official* de 26 de maio de 1906.)
	1906 — 7 de agosto .	Decreto n. 6.098 — Declara sem effeito o art. 254 das instrucções regulamentares em vigor na «Leopoldina Railway Company, Limited» (*Diario Official* de 11 de agosto de 1900.)
	1906 — 27 de agosto .	Aviso n. 238 — Approva os horarios das linhas de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, Carangola e seus ramaes.
	1907 — 20 de abril. .	Decreto n. 6.456 — Approva o plano de viação ferrea, realizando a ligação dos Estados do Rio de Janeiro, Minas Geraes e Espirito Santo, e marca o prazo improrogavel de dois annos para conclusão dos respectivos trabalhos. (*Diario Official* 23 de junho de 1907.)
	1907 — 19 de novembro	Aviso n. 374 — Autoriza fazer o abatimento sobre os preços estabelecidos pelo decreto n. 4.007, de 29 de abril de 1901, nos despachos de mercadorias indicados sobre lettra *a*, quando expedidos desta capital ou de Nictheroy, directamente para as estações da Estrada de Ferro de Carangola, até que se faça a revisão de que trata o § 3º da clausula III do decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905. (*Diario Official* de 20 de novembro de 1907.)
	1907 — 21 de novembro	Decreto n. 6.746 — Proroga por 60 dias o prazo fixado pelo decreto n. 5.731, de 17 de outubro de 1905, para conclusão das obras de ligação da Estrada de Ferro de Carangola á de Macahé e Campos. (*Diario Official* de 24 de novembro de 1907.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Leopoldina Railway	1907 — 27 de dezembro	Aviso n. 432 — Approva a planta apresentada pela «Leopoldina Railway», para ligação da linha ferrea da «The Caravellas Company», de Cachoeiro ao Alegre e Castello, para fazer parte do ramal a que se refere a 2ª parte da clausula III do decreto 6.496, de 20 de abril do corrente anno, incorporando-a á rêde geral da referida companhia, nos termos da clausula IV do mesmo decreto. Approva, outrosim, a suppressão da estação de Cachoeiro, da Caravellas, cujo serviço passará a ser feito pela estação de Muniz Freire.
		1908 — 26 de janeiro.	Decreto n. 6.827 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento na importancia de 6.303:274$200 do trecho de 30 kilometros, a partir da estação de Muniz Freire em direcção a Mathilde, para ligação da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo com a de Santo Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim. (*Diario Official* de 4 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 23 de abril. .	Decreto n. 6.931 — Approva os estudos definitivos e orçamento na importancia de 2.825:628$401, do trecho de 22 kilometros da linha para ligação das estradas de ferro Sul do Espirito Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim, em substituição aos anteriormente approvados. (*Diario Official* de 29 de abril de 1908.)
		1908 — 2 de julho . .	Decreto n. 7.004 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento do ultimo trecho de 59 kilometros e 620 metros da linha de ligação das estradas de ferro Sul do Espirito Santo e Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. (*Diario Official* de 21 de julho de 1908.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 365 — Autoriza o pagamento de 46:296$ de juros de 6 % sobre o capital de 1.543:200$, garantidos ao prolongamento da Estrada de Ferro Barão de Araruama. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 366 — Autoriza o pagamento de 35:904$176 de juros de 6 % de garantia da Estrada de Ferro Central de Macahé. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 367 — Autoriza o pagamento de 83:907$ de juros garantidos á Estrada de Ferro de Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 6 de maio. .	Decreto n. 7.396 — Approva com modificações os estudos definitivos e o orçamento do trecho de 98 kilometros e 20 metros, ligando a estação de Alegre, da Estrada de Ferro de Caravellas, no Estado do Espirito Santo, ao kilometro 39 da linha de Santa Luzia a Manhuassú, no Estado de Minas. (*Diario Official* de 20 de maio de 1909.)
		1909 — 29 de julho. .	Decreto n. 7.479 — Concede á companhia privilegio para prolongar a sua linha até o porto do Rio de Janeiro e dá outras providencias. (*Diario Official* de 10 de agosto de 1909.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.631 — Approva as plantas e o orçamento de 476:811$850 da nova estação de Nictheroy, para passageiros, bagagens e encommendas, de conformidade com o decreto n. 7.479, de 29 de julho ultimo. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1909.)
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.891 — Approva os estudos definitivos do ramal de Capivary a Cabo Frio, a que se refere o decreto n. 7.479, de 9 de julho de 1909, com as

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		modificações feitas nas plantas e a reducção de 275:296$549 no orçamento apresentado. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
Leopoldina Railway	1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.895 — Autoriza o emprego da tracção electrica na linha do norte e dá outras providencias. (*Diario Official* de 10 de abril de 1910.)
	1910 — 17 de março .	Decreto n. 7.905 — Approva os estudos definitivos para o prolongamento da linha do Norte até o cáes do porto do Rio de Janeiro, com a travessia elevada sobre o canal do Mangue, para a construcção da estação inicial e suas dependencias á margem direita do mesmo canal; e bem assim da duplicação do trecho comprehendido entre o cáes e a estação de Merity e outros serviços, a que se referem as clausulas II e III do decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909. (*Diario Official* de 20 de março de 1910.)
	1910 — 22 de abril. .	Decreto n. 7.965 — Approva o projecto e mais documentos apresentados pela companhia para a construcção das installações e armazens na ilha da Conceição, junto á estação de Sant'Anna de Maruhy, em Nictheroy, e da ponte que deve estabelecer a ligação da sua linha ferroa com aquella ilha. (*Diario Official* de 28 de abril de 1910.)
	1910 — 13 de junho. .	Aviso n. 263 — Manda notificar a companhia para que apresente com urgencia proposta de novas tarifas. (*Diario Official* de 18 de junho de 1910.)
	1910 — 15 de julho. .	Aviso n. — Approva a base proposta, de 8,3 réis por 10 kilos por kilometro, correspondente ao quociente de 640 réis por 77 kilometros, distancia comprehendida entre S. Francisco Xavier e Petropolis, para as taxas de bagagem cobradas na linha do Norte, á vista do augmento de mais de 3 k,5 na extensão em trafego daquella linha. (*Diario Official* de 16 de julho de 1910.)
	1910 — 31 de agosto .	Aviso n. 417 — Autoriza a companhia a adoptar, provisoriamente, no trecho de Mathilde a Muniz Freire, as tarifas da Estrada de Ferro Carangola, comtanto que a differenciação se applique ao percurso total nas estradas de ferro Carangola, Santo Eduardo ao Cachoeiro de Itapemirim e Sul do Espirito Santo, sem que sejam considerados zeros os pontos do entroncamento das referidas estradas. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1910.)
	1910 — 29 de setembro	Aviso n. — Concede prorogação de prazo por mais 12 mezes á companhia para a conclusão da estação inicial da linha do Norte. (*Diario Official* de 30 de setembro de 1910.)
	1910 — 27 de outubro.	Decreto n. 8.325 — Autoriza a construcção da ligação da estação Manoel de Moraes, do prolongamento da linha Barão de Araruama, com a estação de Macuco da linha de Cantagallo. (*Diario Official* de 4 de janeiro de 1911.)
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.351 — Approva os estudos e orçamento, na importancia total de 633:634$100, de uma variante entre os kilometros 20,367 e 29,676 desta estrada. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1910.)
	1910 — 17 de dezembro	Aviso n. 146 — Approva o horario apresentado pela companhia para o ramal de Sumidouro..
	1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.102 — Declara caduca a concessão do prolongamento da Estrada de Ferro do Norte até o Porto das Caixas, feita pelo decreto n. 9. 986, de 18 de julho de 1888. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Leopoldina Railway	1912 — 4 de janeiro .	Aviso n. 20 — Autoriza a construcção de um desvio no kilometro 34 da Central de Macahé e modificação de horario dos trens desta linha entre Mundéo e Glycerio. (*Diario Official* de 6 de janeiro de 1912.)
		1912 — 18 de março .	Aviso n. 20 — Mantem a denominação de Cachoeiro de Itapemirim á estação existente nesta localidade. (*Diario Official* de 20 de março de 1912.)
		1912 — 7 de agosto .	Decreto n. 9.710 - Proroga por mais um anno o prazo estipulado na clausula VII do decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909, para o inicio da construcção da linha de Capivary a Cabo Frio. (*Diario Official* de 13 de agosto de 1912.)
		1912—28 de novembro	Aviso n. 139 — Approva o acto pelo qual foi intimada esta companhia a adoptar na Estrada de Ferro de Caravellas, incorporada como ramal na Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, as tarifas em vigor nesta ultima, approvadas pelo aviso n. 417, de 31 de agosto de 1910, ficando mantida a tarifa actual para o café sómente no trafego local, sob a condição de poder o Governo em qualquer tempo, quando julgar conveniente, tornar sem effeito a concessão de que se trata
		1912—30 de dezembro	Aviso n. 140 — Declara, para os devidos effeitos, que ficam approvadas as tomadas de contas da renda bruta da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, trecho de Victoria ao Cachoeiro de Itapemirim, relativas ao 2º semestre de 1910 e 1º semestre de 1911, de que tratam os officios dessa repartição, ns. 1.648, de 11 de outubro de 1911 e 1.931, de 10 de outubro do corrente anno. Fica, deste modo, fixada em 156:743$520 a renda bruta do 2º semestre de 1910 e em 199:973$877 a do outro semestre; computada em uma e em outra a renda de 29$760, correspondente á kilometragem da linha, de um carro restaurant arrendado pela Companhia « Leopoldina Railway » e que acompanha o rapido nas viagens de Campos á Victoria e vice-versa, e incluidas tambem as passagens gratuitas e abatimentos feitos em contas dos governos estaduaes sem autorização do Governo Federal. Declara, outrosim, que da acta de cada tomada de contas deverá constar a importancia total da isenção de direitos, inclusive os de expediente, concedidos á companhia no semestre respectivo, em virtude da clausula VIII do contracto a que se refere o decreto n. 6.456, de 20 de abril de 1907, cumprindo á companhia exhibir a necessaria certidão ; o que tambem deverá ser exigido em relação ás isenções já gosadas a contar da data da acquisição da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, afim de constar da acta da primeira tomada de contas a que se proceder. Importa, além disto, que nas tomadas de contas da linha de que se trata sejam consideradas partes integrantes da renda bruta a quota-parte do valor das passagens e fretes de mercadorias e encommendas, que de outras linhas acudam para ella e vice-versa, proporcionalmente á kilometragem no citado trecho. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1912.)
		1913 — 21 de janeiro.	Portaria — Resolve autorizar as seguintes reducções nas linhas sujeitas á fiscalização federal : de 25 % no frete do material destinado á construcção de cercas, quando despachado desta capital, de Nictheroy, e de Victoria para o interior, constante de arame farpado ou liso, postes e varilhas de ferro e pregos

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		para segurar o arame ; e de 50 % no frete dos despachos de flores naturaes, effectuados como encommendas. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1913.)
Leopoldina Railway	1913 — 20 de agosto..	Aviso n. 112 — Reduz de 30 para 20 o frete por tonelada de café expedido da estação de Araguaya, da E. F. Sul do Espirito Santo, procedente de mais de 50 kilometros desta estação e destinada á cidade de Victoria. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
	1913 — 22 de agosto..	Aviso n. 121 — E' autorizada a companhia a construir e reconstruir diversas obras definitivas na E. de F. Barão de Araruama, em substituição de outras damnificadas pelas enchentes, devendo a despeza até o maximo de 41:811$293 ser levada á conta do custeio. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1913.)
	1913 — 23 de agosto .	Aviso n. 125 — Autoriza a transferencia do alcool, actualmente classificado nas tarifas 5 e 7, em vigor nas linhas federaes da companhia, conforme é importado e exportado, para a tarifa 8, indistinctamente, e com o maximo de 60$ por tonelada. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1913.)
	1913 — 11 de setembro	Aviso 134 — Approva a tomada de contas do 2º semestre de 1911, da Estrada de Ferro Sul do Espirito Santo, trecho de Victoria ao Cachoeiro de Itapemerim. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1913.)
	1913 — 30 de setembro	Aviso n. 144 — Autoriza a companhia adoptar para o transporte de phosphoros nas suas linhas federaes, as tarifas em vigor nas linhas mineiras e fluminenses, conforme o territorio em que estejam aquellas situadas. (*Diario Official* de 1 de outubro de 1913.)
	1913 — 8 de outubro.	Decreto n. 10.474 — Autoriza a modificação no traçado da E. de F. Sul do Espirito Santo, nos kilometros 484 + 600, 486 + 200 e 493 + 800. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1913)
	1913 — 24 de outubro.	Aviso n. 156 — Autoriza a reducção de 30 % nas taxas das tarifas de madeiras apparelhadas a transportar para a cidade de Victoria, pela E. F. Sul do E. Santo e ramal de Alegre, com a condição, porém, de igual reducção ser feita para o ramal do Castello. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1913.)
	1913 — 24 de outubro	Aviso n. 157 — Autoriza a companhia extender á parada do Engano, na E. F. Sul do Espirito Santo, a taxa de 30$ por tonelada, ora em vigor na estação de Mathilde, para o café destinado á Victoria. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1913.)
	1913 — 5 de dezembro	Aviso n. 172 — Autoriza a companhia reduzir as bases que vigoram nas linhas federaes da sua rêde para o transporte de animaes pequenos, adoptando novas taxas por cabeça e por kilometro, que estabelece. (*Diario Official* de 6 dezembro de 1913.)
	1913 — 11 de dezembro	Decreto n. 10.604 — Autoriza substituir por vão fixo o vão movel da ponte sobre o Iguassú, comprehendida nos estudos approvados pelo decreto n. 8.351, de 8 de novembro de 1910. (*Diario Official* de 13 de dezembro de 1913.)
	1913 — 27 de dezembro	Officio n. 180 — Recommenda as necessarias providencias no sentido de ser activado o processo de revisão das tarifas da companhia, tendo-se em vista o projecto apresentado pela commissão para tal fim constituida. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
23	**Madeira — Mamoré**	1906 — 7 de agosto. .	Decreto n. 6.103 — Autoriza o contracto da construcção da estrada. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1906.)
		1907 — 8 de agosto. .	Decreto n. 6.597 — Declara isentos de direitos de importação os materiaes necessarios á construcção da estrada. (*Diario Official* de 10 de agosto de 1907.)
		1907 — 28 de dezembro	Decreto n. 6.755 — Concede autorização para funccionar na Republica á «Madeira Mamoré Railway Company».
		1908 — 16 de janeiro .	Aviso n. 2 — Approva a preferencia dada a Porto Velho para inicio das obras da estrada. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1908.)
		1908 — 18 de janeiro .	Aviso n. 3 — Recommenda ao chefe da commissão fiscal que providencie no sentido de ser reservada uma faixa de 200 metros de largura, nos dois primeiros kilometros da linha estudada, a partir de Porto Velho, destinada ás respectivas obras e seu futuro desenvolvimento. (*Diario Official* de 21 de janeiro de 1908.)
		1908 — 30 de janeiro.	Decreto n. 6.838 — Autoriza a transferencia do contracto celebrado, em 14 de novembro de 1906, com o engenheiro Joaquim Catramby, para a construcção desta estrada, á «Madeira Mamoré Railway Company».
		1908 — 9 de março. .	Aviso n. 26 — Approva o typo de trilhos que terá de ser adoptado, pesando 25 kilogrammas por metro corrente. (*Diario Official* de 10 de março de 1908.)
		1909 — 4 de fevereiro.	Decreto n. 7.314 — Autoriza o Ministerio da Fazenda a emittir apolices de 5 % de juros, até 20.000:000$ para pagamento das obras da Madeira a Mamoré, Sobral e outras linhas, que servem á ligação geral dos Estados. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 11 de fevereiro	Decreto n. 7.327 — Abre o credito de 1.000:000$ para pagamento da quantia correspondente á medição provisoria dos materiaes recebidos do estrangeiro, até 31 de agosto de 1908. (*Diario Official* de 14 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 25 de fevereiro	Decreto n. 7.344 — Autoriza contractar com a Companhia Madeira Mamoré Railway, cessionaria do contracto de construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, o arrendamento da mesma estrada de ferro. (*Diario Official* de 25 de março de 1909.)
		1909 — 17 de abril. .	Despacho ao requerimento, propondo-se a fazer a installação, por conta da União, do telegrapho sem fios entre Manáos e Porto Velho — Deferido, mediante as garantias quanto ao bom funccionamento da installação, cabendo, porém, á Repartição dos Telegraphos a manutenção do serviço e correndo por conta da companhia o *deficit* resultante do respectivo custeio. A indemnização das despezas resultantes da installação e do custeio das estações será feita de accôrdo com o regimen estabelecido nos contractos de construcção e arrendamento da estrada. (*Diario Official* de 20 de abril de 1909.)
		1909 — 3 de junho. .	Decreto n. 7.433 — Concede autorização á «Madeira Mamoré Railway Company» para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Madeira—Mamoré.	1909 — 2 de setembro.	Decreto n. 7.535 — Abre o credito de 1.000:000$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, neste anno, por esta estrada. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1909.)
		1910 — 15 de junho .	Portaria — Approva, provisoriamente, para os transportes nesta estrada, as bases de tarifas constantes da tabella, que a esta acompanha, ficando reservado ao Governo o direito de as modificar posteriormente, conforme convier. (*Diario Official* de 28 de junho de 1910.)
		1910 — 4 de agosto. .	Decreto n. 8.137 — Concede autorização á companhia para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 13 de agosto de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.347 — Autoriza a substituição do ramal primitivamente traçado entre Villa Murtinho e Villa Bella, desta estrada. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
		1911 — 7 de junho . .	Decreto n. 8.776 — Declara de utilidade publica, para o fim da desapropriação, os terrenos necessarios á construcção da estrada. (*Diario Official* de 9 de junho de 1911.)
		1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.838 — Abre o credito de 1.000:000$ para occorrer ao pagamento da quantia correspondente á medição dos materiaes recebidos do estrangeiro, na corrente anno, por esta estrada. (*Diario Official* de 29 de julho de 1911.)
		1911 — 24 de agosto .	Portaria approvando as instrucções que baixam para a commissão de fiscalização extraordinaria dos trabalhos de construcção desta estrada e apuração de contas de diversos serviços accessorios para a mesma construcção. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1911.)
		1911 — 18 de dezembro	Relatorio dos trabalhos de fiscalização extraordinaria desta estrada. (*Diario Official* de 7 e 23 de fevereiro de 1912.)
		1911 — 30 de dezembro	Relatorio apresentado pelo engenheiro F. N. Eubanck da Camara. (*Diario Official* de 29 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 22 de abril . .	Aviso n. 54 — Autoriza a importação de seis vãos de ponte de treliça, necessarios aos trabalhos da estrada. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
		1912 — 7 de junho . .	Decreto n. 2.579 — Approva o protocollo celebrado com o governo da Bolivia em 14 de novembro de 1910 e dá outras providencias. (*Diario Official* de 8 de junho de 1912.)
		1912 — 29 de julho. .	Aviso n. 105 — Autoriza a inauguração do tráfego provisorio entre Abunã e Guajará-mirim. (*Diario Official* de 30 de julho de 1912.)
		1912 — 31 de julho. .	Aviso n. 108 — Autoriza a importação do material que discrimina. (*Diario Official* de 3 de agosto de 1912.)
		1913 —	Officio n. 21 — Autoriza modificação nas tabellas 5 e 5 A das tarifas em vigor e fazer-se uma revisão geral para facilidade dos transportes. (*Diario Official* de 26 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 3 de abril . .	Aviso n. 18 — Autoriza o recebimento das estações radio-telegraphicas de Manáos e Porto Velho, devendo ser apurado e pago o seu custo real. (*Diario Official* de 4 de abril de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Madeira - Mamoré	1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.208 — Approva as plantas e orçamentos para construcção de dois armazens de aço em Porto Velho. (*Diario Official* de 7 de maio de 1913.)
		1913 — 22 de julho. .	Aviso — Reconsiderando o despacho em que é negada autorização para importar dois carros automoveis. (*Diario Official* de 29 de julho de 1913.)
		1913 — 6 de agosto. .	Decreto n. 10.379 — Approva o projecto e orçamento de 265:840$500 para construcção de casas para turma de conservação. (*Diario Official* de 13 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto .	Aviso n. 107 — Declara, em additamento ao aviso n. 57, de 17 de maio de 1910, que deve ser incluida em folha de medições a importancia de 632:817$400 correspondente a 2.751^{m3},38 de excesso verificado entre a area realmente occupada pela officina de Porto Velho e a que já foi reconhecida e paga. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1913.)
		1913—27 de novembro	Termo de contracto substitutivo do de 12 novembro de 1910, celebrado em virtude do decreto n. 8.347, de 8 do mesmo mez e anno. (*Diario Official* de 2 de dezembro de 1913.)
			* * *
24	**Maricá** (Prolongamento) . . .	1910 — 7 de abril. . .	Decreto n. 7.942 — Autoriza o contracto com a companhia Lavoura e Colonização em S. Paulo, concessionaria desta estrada, para prolongar sua linha ferrea até a margem da lagôa de Araruama, no Estado do Rio. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.348 — Approva os estudos definitivos e os orçamentos, das importancias de 993:537$762 e 1.465:835$026, respectivamente, das 1ª e 2ª secções do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha á Villa de Iguaba Grande, á margem da lagôa de Araruama, na extensão total de 64,186 kilometros. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
		1911 — 12 de abril. .	Decreto n. 8.673 — Autoriza a transferencia ao engenheiro José Mattoso Sampaio Correia, ou á companhia que organizar, do contracto para a construcção e arrendamento do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha a Iguaba Grande. (*Diario Official* de 20 de abril de 1911.)
		1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.831 — Concede autorização á « Compagnie Générale des Chémins de Fer des E'tats Unis du Brésil » para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 12 de julho de 1911.)
		1913 — 1 de março. .	Aviso — E' concedida a prorogação de prazo por quatro mezes, e não seis, conforme pede a companhia, para conclusão das obras do prolongamento da estrada. (*Diario Official* de 4 de março de 1913.)
		1913 — 19 de março .	Decreto n. 10.132 — Proroga até 7 de maio de 1913 o prazo a que se refere o n. 3 da clausula VII do contracto approvado pelo decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910. (*Diario Official* de 27 de março de 1913.)
		1913 — 15 de abril . .	Aviso n. 28 — Autoriza a companhia empregar na construcção das obras d'arte a fazerem-se no trecho de Nilo Peçanha a Iguaba Grande, alvenaria ordinaria convenientemente argamassada, em substituição do cimento ou concreto armado, sendo adoptados para typos das obras os approvados para a E. F. Central do Rio Grande do Norte. (*Diario Official* de 17 de abril de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Maricá (Prolongamento) . . .	1913 — 6 de maio. . .	Aviso n. 42 — Autoriza o trafego provisorio do primeiro trecho da linha ferrea da concessão federal, de Nilo Peçanha a Tinguy, e marca o prazo de 90 dias para a companhia apresentar novas bases de tarifas em substituição das approvadas provisoriamente. (*Diario Official* de 9 de maio de 1913.)
		1913 — 25 de junho. .	Decreto n. 10.294 — Proroga até 7 de setembro de 1913 o prazo a que se refere o n. 3 da clausula VII do contracto autorizado pelo decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910. (*Diario Official* de 4 de julho de 1913.)
		1913 — 20 de outubro.	Decreto n. 10.530 — Proroga até 7 de dezembro de 1913 o prazo fixado para a conclusão do prolongamento da E. F. de Maricá. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1913.)
		1913 — 13 de dezembro	Aviso n. 174 — Autoriza a companhia entregar ao trafego publico a terceira de suas estações, sita no kilometro 50 do prolongamento da E. F. Maricá, que tomará o nome de Araruama, e approva, provisoriamente, o respectivo horario. (*Diario Official* de 17 de dezembro de 1913.)
		1913 — 17 de dezembro	Decreto n. 10.614 — Approva o projecto de duas variantes da linha do prolongamento da E. F. Maricá, entre as estacas 1.930 da 1ª secção e 574 da 2ª, e entre as estacas de locação ns. 3.015 e 3.234 mais 8,80. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)
		1913 — 20 de dezembro	Aviso n. 180 — Multa em 1:000$ a companhia por ter, sem prévia autorização, construido as duas variantes de que trata o decreto n. 10.614, de 17 de dezembro de 1913, cumprindo apurar si a culpa cabe á fiscalização do districto por haver concordado ou consentido no abuso. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)
			* * *
25	**Mogyana**.	1895 — 6 de setembro	Decreto n. 2.087 — Approva, provisoriamente, as instrucções regulamentares e tarifas para vigorarem nas linhas do Ribeirão Preto a Catalão e ramal de Poços de Caldas.
		1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1900 — 17 de outubro.	Decreto n. 3.811 — Proroga por mais tres annos o prazo fixado na clausula terceira do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, para conclusão das obras do prolongamento a Santos.
		1904 — 4 de setembro.	Aviso n. 630 — Autoriza adoptar, no art. 28 do regulamento para o serviço telegraphico das linhas de Ribeirão Preto a Jaguára e ramal de Caldas, as disposições constantes do aviso n. 131, de 27 de novembro de 1895.
		1904 — 23 de novembro	Aviso n. 731 — Faz cessar as tomadas de contas por ter terminado em 30 de junho de 1904 o prazo de 20 annos fixado pelo decreto n. 8.888, de 17 de fevereiro de 1883, para o goso da concessão de garantia de juros ás linhas do Rio Grande e Caldas.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiahy.
		1905 — 2 de maio. . .	Aviso n. 110 — Approva o abatimento de 25 %, nos fretes da tabella 14 das tarifas, para o transporte de canna de assucar, despachada em qualquer das estações com destino a engenhos centraes.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Mogyana.	1906 — 18 de junho. .	Aviso n. 159 — Autoriza fazer as seguintes alterações nas tarifas das linhas fiscalizadas pela União, a saber: O frete do caroço de algodão será cobrado pela tabella 14, com o abatimento de 25 %. Na linha de Jaguára a Araguary ficam applicados os seguintes preços para a tabella 2 A: De 0 a 200 kilometros. . . 200 réis » 201 » 300 » . . . 180 » » 301 em diante. . . . . 140 » O melaço de assucar, quando em sua primeira sahida das fabricas, deverá ser classificado na tabella 5ª das tarifas em vigor. (*Diario Official* de 19 de junho de 1906.)
		1907 — 30 de abril . .	Portaria — Approva as alterações das tarifas nas linhas do Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguary. (*Diario Official* de 7 de maio de 1907.)
		1907 — 23 de maio . .	Portaria — Modifica as tarifas em vigor nas linhas de Rio Grande a Caldas e Jaguára a Araguary. (*Diario Official* de 29 de maio de 1907.)
		1907 — 10 de junho. .	Portaria considerando sem effeito a 3ª das bases das alterações das tarifas approvadas pela portaria de 30 de abril do mesmo anno. (*Diario Official* de 12 de julho de 1907.)
		1907 — 12 de setembro	Decreto n. 6.641 — Proroga por mais quatros annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892. (*Diario Official* de 28 de abril de 1908.)
		1908 — 3 de agosto. .	Aviso n. 280 — Autoriza o assentamento de uma linha telegraphica para uso exclusivo da estrada, assignado pela respectiva companhia um termo additivo ao convenio de trafego mutuo que firmou com a Repartição dos Telegraphos em 23 de novembro de 1907, reservando-se esta repartição o direito de collocar, para uso exclusivo, um ou dous conductores nos postes da nova linha. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1908.)
		1908 — 8 de outubro.	Decreto n. 7.148 — Proroga por mais cinco annos, a terminar em 1912, o prazo para conclusão das obras de prolongamento de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1908.)
		1908 — 7 de novembro	Termo de accôrdo — Prorogando por mais cinco annos o prazo fixado na clausula III do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892 para a conclusão das obras do prolongamento de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 20 de julho de 1900.)
		1909 — 18 de fevereiro	Aviso n. 363 — Autoriza o pagamento de 252:900$ de juros do 2º semestre. (*Diario Official* de 26 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 2 de setembro.	Decreto n. 7.533 — Rectifica a clausula 16ª do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á autorização concedida á companhia para o prolongamento de sua estrada ao Porto de Santos. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)
		1909 — 2 de setembro.	Decreto n. 7.534 — Substitue a clausula VI do decreto n. 977, de 5 de agosto de 1892, referente á linha ferrea de Resaca a Santos. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)
		1909 — 9 de setembro.	Decreto n. 2.100 — Autorizando abrir o credito extraordinario de 17:946$016 para pagamento á estrada em virtude de sentença judiciaria. (*Diario Official* de 11 de setembro de 1909.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Mogyana.	1909 — 31 de dezembro	Aviso n. 395 — Fica approvada a mudança do ponto de partida da linha de Santos para Mogy-Mirim, e acceita a orientação geral proposta para o traçado, devendo, nos estudos definitivos, ser attendidas as observações feitas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro. (*Diario Official* de 8 de janeiro de 1910.)
		1910 — 24 de maio . .	Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accôrdo entre a Sapucahy, arrendataria da Rêde Sul Mineira, e a Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.
		1910 — 27 de maio . .	Aviso n. 235 — Approva o accôrdo celebrado pela companhia com a Estrada de Ferro de Goyaz, para o fim de ceder á ultima, gratuitamente, os estudos do trecho de Araguary e Catalão e conceder-lhe abatimento para operarios e materiaes.
		1910 — 23 de julho. .	Aviso n. 345 — Approvando a nova tabella de fretes proposta para transporte de gado a Campinas, quando em numero superior a 120 cabeças, conforme as seguintes bases: Até 100 kilometros — 30 réis por cabeça e por kilometro. De 101 a 200 kilometros — 15 réis por cabeça e por kilometro. De 201 a 400 kilometros — 10 réis por cabeça e por kilometro. De 401 em diante — 8 réis por cabeça e por kilometro. (*Diario Official* de 26 de julho de 1910.)
		1910 — 30 de julho. .	Aviso n. 363 — Approva os projectos de horarios propostos pela companhia para trens de passageiros, entre Ribeirão Preto e Uberaba e esta e Araguary.
		1910 — 20 de setembro	Aviso n. 476 — Approva o horario para os trens do ramal de Caldas.
		1910 — 14 de novembro	Decreto n. 8.385 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e o respectivo orçamento da linha de Mogy-Mirim a Santos. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
		1910 — 21 de novembro	Aviso n. 437 — Declara a esta Repartição que autoriza a emissão de bilhetes de excursão de 1ª e 2ª classes, com o abatimento de 30 % sobre o preço das passagens ordinarias, de ida e volta, entre as estações constantes da relação junta á petição da companhia e a estação de Poços de Caldas, nos mezes de março e abril até 31 de maio para a volta e em agosto e setembro até 31 de outubro, tambem para a volta.
		1910 — 7 de dezembro	Decreto n. 8.415 — Concede autorização para construcção, uso e goso da linha ferrea de Igarapava a Uberaba. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1910.)
		1911 — 8 de março. .	Decreto n. 8.588 — Autoriza a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (*Diario Official* de 11 de março de 1911.)
		1911 — 18 de março. .	Certificado do termo de revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.415, de 7 de dezembro de 1910. (*Diario Official* de 22 de março de 1911.)
		1911 — 29 de maio . .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das Estradas de Ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
	Mogynaa.	1911 — 4 de outubro .	Decreto n. 9.006 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento na importancia maxima de 4.165:935$213, da linha de Iguarapava a Uberaba, na extensão de 48.730,92 metros. (*Diario Official* de 7 de outubro de 1911.)
		1912 — 10 de janeiro .	Aviso n. 4 — Autoriza obras de augmento e modificação na estação e armazem de Caldas, sendo a despeza até o maximo de 16:181$930 levada á conta do custeio das linhas de Rio Grande a Caldas. (*Diario Official* de 11 de janeiro de 1912.)
		1912 — 19 de março .	Aviso n. 23 — E' autorizada a construcção de uma casa para residencia do bombeiro da estação de Palestina, na linha de Catalão, cuja despeza será levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 21 de março de 1912.)
		1912 — 13 de abril . .	Aviso n. 42 — Autoriza construir, por conta do custeio da linha de Rio Grande, cinco casas para bombeiros, telegraphistas e portador, na importancia de..... 14:779$700. (*Diario Official* de 14 de abril de 1912.)
		1912 — 23 de julho . .	Aviso n. 98 — Autoriza construir sete boeiros nos pateos das estações de Crystaes, Restinga e posto telegraphico « Alto », da linha do Rio Grande, sendo a despeza de 6:920$ levada á conta do custeio desta linha. (*Diario Official* de 24 de julho de 1912.)
		1912 — 8 de outubro .	Aviso n. 124 — Approva o projecto e orçamento de 4:024$144 para construcção de uma casa para residencia do telegraphista da estação de Crystaes, sendo a despeza apurada até o maximo orçado levada á conta do custeio da linha de Rio Grande a Caldas. (*Diario Official* de 9 de outubro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 144 — Autoriza transformar o posto telegraphico « Alto » em estação, sendo a despeza apurada até o maximo de 24:908$800 levada á conta do custeio da linha de Rio Grande a Caldas.
		1913 — 11 de abril . .	Aviso n. 24 — Autoriza a companhia construir no kilometro 341/574 uma passagem inferior para gado, devendo a despeza até o maximo de 826$300 ser levada á conta de custeio da linha de Rio Grande a Caldas. (*Diario Official* de 15 de abril de 1913.)
		1913 — 24 de abril . .	Aviso n. 38 — Autoriza a Inspectoria Federal das Estradas tomar as necessarias providencias para não permittir a Companhia conceder ou fazer por sua conta, nas linhas de concessão federal, desvios e paradas, sem prévia permissão do Governo, impondo-lhe as multas contractuaes. (*Diario Official* de 25 de abril de 1913.)
		1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento de transportes e do telegrapho, bases das tarifas e classificação geral de mercadorias para vigorarem nas linhas de concessão federal desta companhia. (*Diario Official* de 10 de maio de 1913.)
		1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.234 — Approva os projectos e orçamento de 102:078$900 para construcção de uma nova estação na villa de Conquista, Estado de Minas. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
		1913 — 9 de junho . .	Aviso n. 63 — Approva os novos horarios para vigorarem nos trens de passageiros e mixtos. (*Diario Official* de 11 de junho de 1913.)
		1913 — 25 de junho. .	Decreto n. 10.298 — Proroga até 21 de março de 1914 o prazo estipulado na clausula V do contracto de

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
			revisão autorizado pelo decreto n. 8.588, de 8 de março de 1911, para conclusão da linha de Iguarapava a Uberava. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
	Mogyana	1913 — 6 de setembro.	Aviso — Indefere o requerimento em que a Companhia pede autorização para computar como capital a despeza de 61:314$200, em face do disposto no n. 1 da clausula IX do contracto que rege o serviço. (*Diario Official* de 9 de setembro de 1913.)
		1913 — 11 de setembro	Aviso n. 133 — Autoriza que seja aberto ao trafego publico a nova estação denominada « Alto », no kilometro 325 da linha de Rio Grande e bem assim approva as tarifas que devem ser applicadas á mesma estação. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1913.)
		1913 — 8 de outubro	Decreto n. 10.475 — Autoriza a construcção, por conta do capital das linhas do Rio Grande a Caldas, de duas casas para portadores nas estações de Cascata e do Bairro Alegre, e outra para residencia do pessoal do trafego na estação de Poços de Caldas. (*Diario Official* de 11 de outubro de 1913.)
		1913—12 de novembro	Decreto n. 10.561 — Approva as plantas e orçamento de 38:690$532 para construcção de 10 casas para residencia de empregados, na linha do Rio Grande a Caldas. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1913.)
		1913—26 de novembro	Aviso n. 166 — Autoriza os melhoramentos necessarios no *restaurant* da estação de Jaguára, na linha de Jaguára a Araguary, de accôrdo com o projecto e orçamento maximo de 4:976$862, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1913.)
			* * *
26	**Noroeste.**	1905 — 10 de outubro	Decreto n. 5.719 — Approva, com alterações, os estudos definitivos dos 100 primeiros kilometros da estrada. (*Diario Official* de 22 de outubro de 1905.)
		1905 — 12 de dezembro	Aviso n. 346 — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil submetter á approvação do Governo os estudos de sua linha, por trechos de 30 a 50 kilometros, sem prejuizo da obrigação de apresental-os por trechos de 100 kilometros, nos termos do respectivo contracto.
		1906 — 17 de janeiro.	Aviso n. 13 — Approva a modificação entre os kilometros 18 e 25, com um encurtamento de 1.020 metros.
		1906 — 12 de fevereiro	Aviso n. 37 — Acceita os estudos preliminares até o rio Paraná, como estudo de reconhecimento, na fórma e para os fins da clausula III do contracto, ficando, entretanto, autorizados os definitivos sómente até o kilometro 240, a partir do Baurú.
		1906 — 28 de março .	Decreto n. 5.950 — Abre o credito de 38:607$629 (ouro), supplementar á verba 8ª do art. 13 da lei n. 1.316, de 31 de dezembro de 1904. (*Diario Official* de 30 de março de 1906.)
		1906 — 2 de maio. .	Decreto n. 6.006 — Approva, mediante condições, os estudos definitivos e orçamentos da 2ª secção da estrada. (*Diario Official* de 9 de maio de 1906.)
		1906 — 19 de junho .	Aviso n. 162 — Approva a tomada de contas provisorias da linha, no periodo de outubro de 1904 a 31 de dezembro de 1905, com as glosas de 12:679$,..... 18:205$600, 133$328 e 60:000$000.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
	Noroeste.	1906 — 11 de setembro	Decreto n. 6.137 — Approva, mediante condições, os estudos definitivos e orçamentos da 3ª secção, de 73 kilometros. (*Diario Official* do 16 de setembro de 1906.)
		1906 — 25 de setembro	Portaria, approvando, provisoriamente, o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para os serviços do trafego, até a extensão de 200 kilometros. (*Diario Official* de 29 de setembro de 1906.)
		1906 — 8 de outubro .	Aviso n. 283 — Approva o horario dos trens a vigorar na estrada.
		1906—13 de novembro	Decreto n. 6.230 A — Approva, provisoriamente, o regulamento, tarifas de transporte e serviço telegraphico, para o trafego, até a extensão de 200 kilometros. (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 21 de março .	Decreto n. 6.427 — Approva os typos de boeiros, drenos e de estações, exceptuando o de boeiros de 0m,40. (*Diario Official* do 24 de março de 1907.)
		1907 — 25 de abril. .	Decreto n. 6.463 — Approva as clausulas para revisão do contracto e modificação dos traçados de Baurú a Cuyabá. (*Diario Official* de 19 de junho de 1907.)
		1907 — 15 de junho .	Aviso n. 203 — Approva as plantas das modificações feitas nas variantes da 2ª secção. (*Diario Official* de 16 de junho de 1907.)
		1907 — 27 de junho .	Portaria — Resolve desligar da fiscalização da rêde de S. Paulo e Matto-Grosso a secção Corumbá-Itapura. (*Diario Official* de 29 de junho de 1907.)
		1907 — 5 de dezembro	Decreto n. 6.766 — Revoga a clausula XLVII, das que baixaram approvadas pelo decreto n. 6.463, de 25 de abril do mesmo anno, para revisão do contracto e modificação do traçado. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1907.)
		1907 — 5 de dezembro	Aviso n. 392 — Approva os estudos apresentados para a variante entre o kilometro 196 + 400m e o kilometro 210 do traçado approvado pelo decreto n. 6.006, de 2 de maio de 1906.
		1908 — 24 de março .	Decreto n. 6.899 — Approva a modificação do contracto da Companhia concessionaria, e autoriza a contractar com a mesma Companhia a construcção e arrendamento da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira com a Bolivia. (*Diario Official* de 15 de abril de 1908.)
		1908 — 23 de abril. .	Decreto n. 6.930 — Approva, com modificações, os estudos do trecho de 62 kilometros, a partir de Porto Esperança em direcção a Miranda, da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 30 de abril de 1908.)
		1908 — 30 de abril. .	Decreto n. 6.935 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do prolongamento da 3ª secção até ao rio Tieté e da 4ª secção entre o mesmo rio e Itapura. (*Diario Official* de 8 de maio de 1908.)
		1908 — 7 de maio. .	Decreto n. 6.944 — Autoriza a emissão de titulos necessarios ao pagamento dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá e dahi até á fronteira com a Bolivia. (*Diario Official* do 10 de maio de 1908.)
		1908 — 19 de maio. .	Aviso n. 169 — Attendendo ao requerimento em que a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, acceitando o decreto n. 6.899, de 24 de maio do anno corrente, pede que os 10 % autorizados por

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
		despacho de 3 de agosto de 1907, para as despezas preliminares do trecho de Itapura a Corumbá, sejam levados á conta do trecho de Baurú a Itapura, que gosa da garantia de juros, declara que foi deferido no sentido de ser deduzido do capital cujo deposito houver de ser autorizado para a parte em construcção de Baurú a Itapura, a importancia de 10 % relativos ao capital maximo de 700 kilometros, depositado em virtude do citado despacho.
Noroeste	1908 — 6 de julho. .	Aviso n. 235 — Autoriza o deposito de 4.014:000$ (ouro) correspondentes aos 138.800 metros de estudos approvados pelo decreto n. 6.935, de 30 de abril do corrente anno, e relativo ao trecho de Baurú a Itapura, cessando, porém, o pagamento dos juros garantidos sobre a somma de 2.100:000$ (ouro), de que trata o aviso n. 169, de 19 de maio ultimo, logo que a importancia dos pagamentos feitos á Companhia, de accordo com o contracto celebrado nos termos no decreto n. 6.898, de 24 de março deste anno, attinja essa quantia. (*Diario Official* de 8 de julho de 1908.)
	1908 — 9 de julho. .	Decreto n. 7.020 — Approva, com modificações, os estudos definitivos de 58 kilometros, a partir de Aquidauana, em direcção a Campo Grande, da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 16 de julho de 1908.)
	1908 — 12 de setembro	Aviso n. 310 — Confirma o telegramma passado ao delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de 337:452$451 ao representante da Companhia, referentes ao 1º semestre do anno de 1908, da Estrada de Ferro de Baurú a Cuyabá.
	1909 — 22 de julho. .	Decreto n. 7.467 — Approva as plantas e os orçamentos para a construcção de pontes de madeira e postes telegraphicos na linha de Baurú a Itapura. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1909.)
	1909 — 7 de outubro .	Decreto n. 7.585 — Approva o projecto e orçamento da ponte sobre o rio Paraná, no Jupiá, secção de Matto Grosso, de Corumbá ao rio Paraná. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
	1909 — 9 de dezembro	Decreto n. 7.729 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 335 e 435,666, da linha de Baurú a Itapura. (*Diario Official* de 8 de dezembro de 1909.)
	1910 — 28 de março .	Decreto n. 7.949 — Abre o credito de 96:172$483, ouro, supplementar á consignação « Estrada de Ferro Baurú a Itapura», da verba 8ª do exercicio de 1909. (*Diario Official* de 30 de março de 1910.)
	1910 — 16 de junho .	Decreto n. 8.071 — Approva os estudos definitivos da linha de Itapura a Corumbá e dahi á fronteira do Brazil com a Bolivia, na extensão de 845, 385,m70.
	1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.355 — Proroga o prazo fixado pela clausula XIX do decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
	1911 — 22 de março .	Decreto n. 8.623 — Abre o credito de 96:840$, ouro, supplementar á consignação « Estrada de Ferro Baurú a Itapura », da verba 5ª do orçamento do exercicio de 1910. (*Diario Official* de 25 de março de 1911.)
	1911 — 29 de maio .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
	Noroeste	1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.840 — Appprova as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1909, com os estudos e construcção do ramal de Baurú. (*Diario Official* de 9 de setembro de 1911.)
		1912 — 5 de fevereiro.	Aviso n. 9 — Autoriza, provisoriamente e a titulo de experiencias, o abatimento de 50 % nos fretes pagado vaccum quando transportado em trem completo, com a lotação de 120 cabeças, nas linhas de Baurú a Itapura e de Itapura a Jupiá. (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 16 de maio. .	Aviso n. 66 — Transfere do 10º para o 11º districto o serviço de fiscalização da Estrada de Ferro Baurú a Itapura. (*Diario Official* de 19 de maio de 1912.)
		1912 — 21 de outubro	Aviso — Concede prorogação e marca novos prazos para o inicio de varios trabalhos, acceitando a Companhia as modificações necessarias indicadas no parecer da Inspectoria Federal das Estradas. As modificações indicadas pela Inspectoria Federal das Estradas são: 1.ª A entregar ao trafego provisorio dentro do prazo de 60 dias os trechos: *a*) de Jupiá ao RioVerde, no kilometro 220, com extensão de 195 kilometros de linha ; *b*) de Porto Esperança á estação de Correntes com 278 kilometros de extensão. 2.ª A concluir dentro do mesmo prazo de 60 dias as estações de Correntes, Ribeirão Claro e Rio Verde, as casas de turmas, caixa de agua, cerca de linha e linha telegraphica. 3.ª A iniciar dentro de 90 dias : *a*) a construcção da ponte sobre o rio Paraná ; *b*) o levantamento do *grade* do pantanal do Paraguay para alcançar a altura do projecto. 4.ª A submetter, dentro de 30 dias, á approvação do Governo: *a*) as tarifas e regulamento da Estrada ; *b*) o horario dos trens. 5.ª A adquirir immediatamente quatro locomotivas mais duas, assim como quatro carros de passageiros, dentro do prazo de seis mezes, e bem assim proceder immediatamente á montagem do novo rebocador *Marechal Hermes*. 6.ª A adoptar, provisoriamente, para a travessia do rio Paraná, as seguintes tarifas, que só poderão ser cobradas até o fim do prazo da prorogação de 18 mezes: Passageiros (por qualquer classe)..... $500 Encommendas e bagagens (por volume, qualquer que seja o tamanho ou peso) $200 Mercadorias (por despacho e por kilo até mil kilos, por kilo)..... $010 (Por tonelada ou fracção de tonelada que exceder de uma tonelada)..... 1$000 Animaes (de pequeno talhe)..... $200 (De grande talhe)..... $500 7.ª A pagar por dia e pelo excesso de cada um dos prazos ora fixados a multa de um conto de réis. 8.ª Seja abolida a clausula de isenção de direitos de que gosa a Companhia. (*Diario Official* de 22 de outubro de 1912.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Noroeste	1912 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.970 — Proroga por 18 mezes o prazo estipulado na clausula XIX do contracto a que se refere o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, para conclusão das obras da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 11 de março de 1913.)
	1913 — 7 de março. .	Aviso — Mantem os despachos aos requerimentos de 21 de outubro e 24 de dezembro de 1912 em que a Companhia pede prorogação do prazo para concluir a construcção da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 11 de março de 1913.)
	1913 — 30 de maio. .	Aviso n. 55 — Approva o acto que multa esta Companhia por exceder os prazos fixados pelo decreto n. 9.970, de 28 de dezembro de 1912, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 5 de junho de 1913.)
	1913 — 23 de outubro	Decreto n. 10.523 — Declara a caducidade do contracto approvado pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 29 de outubro de 1913.)
	1913 — 28 de outubro	Portaria dando instrucções para os serviços de administração da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 2 de novembro de 1913.)
	1913—15 de dezembro	Aviso n. 42 — Solicitando do Ministerio da Fazenda que as alfandegas do Rio de Janeiro e Santos sejam autorizadas a despachar, livres de direitos, o material que não tiver similar na producção nacional e que for importado com destino á Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá. (*Diario Official* de 16 de dezembro de 1913.)
	1913 — 23 de dezembro	Aviso n. 178 — Determina á Inspectoria Federal das Estradas que remetta para o Ministerio da Viação os documentos referentes ás medições realizadas até a data da passagem da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá á administração do Governo Federal, bem como os desenhos dos typos de obras de arte correntes e especiaes, de estações, casas de turmas, plantas, perfis e orçamentos approvados. (*Diario Official* de 25 de dezembro de 1913.)
		* * *
Oeste de Minas	1904 — 4 de outubro.	Aviso n. 18 — Approva provisoriamente as modificações relativamente á navegação do Rio Grande, na secção comprehendida entre Ribeirão Vermelho e Capetinga, a saber: 1.ª Que sejam mantidas as actuaes tarifas para os transportes de passageiros; 2.ª Que as actuaes tarifas da navegação sejam substituidas pelas tarifas geraes da estrada, ora em vigor.
	1904—7 de novembro .	Aviso n. 19 — Resolve o abatimento provisorio de 50 % na classe 7ª das tarifas, relativamente ao transporte de materia prima destinada ás fabricas de papel e constante de trapos, aparas de papel e papel velho ; classificando-se, outrosim, os productos das mesmas fabricas, a saber: papel de embrulho, papelão e papel de impressão na tarifa n. 3.
	1904— 13 de junho. .	Portaria — Approvando o quadro provisorio do pessoal e respectivos vencimentos.
	1905 — 6 de abril . .	Aviso n. 99 — Autoriza provisoriamente a seguinte alteração nas tarifas em vigor na estrada: O arroz produzido na zona da estrada pagará pela taxa da 7ª classe da tarifa n. 3, qualquer que seja o sentido em que for transportado. (*Diario Official* de 7 de abril de 1905.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Oeste de Miuas.	1908 — 2 de maio. .	Aviso circular n. 10 — Adopta tarifa especial para transporte de cal, quando expedida em trafego mutuo com a Central do Brazil e despachada por wagons completos de nove toneladas. (*Diario Official* de 3 de maio de 1906.)
		1906 — 5 de maio. . .	Aviso n. 11 — Resolve : 1º, manter para qualquer carregamento e correspondente cobrança a lotação dos carros das series T e L, que foi fixada em 10.000 kilogrammas. 2º, manter igualmente a taxa fixa de 500 réis para a entrega dos telegrammas transmittidos pelas estações da estrada. (*Diario Official* de 6 de maio de 1906.)
		1906 — 13 de outubro.	Aviso n. 33 — Approva o horario dos trens a vigorar do dia 15 deste mez.
		1906 — 26 de outubro	Aviso n. 34 — Autoriza a reducção de 30 % na tarifa de arame farpado. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1906.)
		1906 — 27 de outubro	Aviso n. 35 — Approva o horario dos trens diarios do Ribeirão Vermelho a Lavras.
		1906 — 3 de outubro	Decreto n. 6.201 — Approva as bases para a constituição e arrendamento da rêde de viação ferrea Sul Oeste de Minas. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1906.)
		1907 — 27 de fevereiro	Aviso n. 3 — Torna extensiva a esta estrada a tarifa de 400 réis por sacca de 62 1/2 kilogrammas de milho e todos os outros cereaes. (*Diario Official* de 28 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 13 de agosto .	Portaria — Resolve modificar as tarifas de diversas mercadorias e revoga a portaria de 21 de junho de 1907. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 15 de agosto .	Aviso n. 17 — Autoriza o alargamento da bitola do ramal de Aureliano Mourão a Ribeirão Vermelho, podendo despender-se a quantia orçada de 140:000$ por conta do credito especial aberto de 1.000:000$000. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1907.)
		1907 — 19 de agosto .	Portaria — Altera, provisoriamente, o quadro do pessoal da estrada. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1907.)
		1907 — 22 de agosto.	Aviso n. 19 — Autoriza a reducção de 30 % na respectiva tarifa para o transporte do material fixo destinado á Estrada de Ferro de Goyaz.
		1907—14 de novembro	Aviso n. 24 — Resolve autorizar que seja concedido o abatimento de 30 % no transporte do material rodante destinado á installação e primeiro estabelecimento da Estrada de Ferro de Goyaz.
		1907—28 de novembro	Aviso n. 26 — Autoriza prolongar, de Ribeirão Vermelho a Lavras, a bitola de 0m,76, do ramal ferreo que alli termina, fazendo collocar um terceiro trilho no trecho da estrada comprendido entre aquelles pontos. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1907.)
		1907—17 de dezembro	Aviso n. 30 — Autoriza modificar a tarifa especial n. 2 para gado em trem completo. (*Diario Official* de 18 de dezembro de 1907.)
		1907 —20 de dezembro	Aviso n. 31 — Autoriza adoptar-se assignatura para transporte de leite e gelo, nas condições da Central do Brazil, pelo preço da classe 7ª da tarifa n. 3, com o abatimento de 10 %, bem como acceitar a doação feita por D. Fausta Augusta de Castro e Silva, de terrenos e casa de sua propriedade, para

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			construcção, em Mattosinhos, do ramal ferreo projectado, partindo da ponte sobre o rio Agua Limpa. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
	Oeste de Minas.	1907 — 20 de dezembro	Aviso n. 32 — Autoriza adoptar-se os bilhetes de excursão, de que trata o art. 36 das condições regulamentares da Central do Brazil, e tambem caderneta de excursão, individuaes e intransferiveis, tendo o abatimento de 20 % no frete das bagagens que conduzirem e despacharem seus possuidores. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
		1908 — 29 de fevereiro	Aviso n. 4 — Autoriza o transporte pela 6ª classe da respectiva tarifa n. 3 da manteiga salgada, nacional, quando despachada como mercadoria, ficando sujeita ao dobro da taxa, quando expedida como encommenda.
		1908 — 15 de abril. .	Aviso n. 8 — Autoriza fazer-se a contagem zero para todas as tarifas seguidamente, a partir da estação inicial até a do destino, sem consideração de bitola. (*Diario Official* de 21 de abril de 1908.)
		1908 — 25 de maio. .	Aviso n. 10 — Approva a tarifa para o transporte de passageiros e bagagens entre Mattosinhos e S. João d'El Rey. (*Diario Official*, de 26 de maio de 1908.)
		1908 — 8 de junho . .	Aviso n. 12 — Approva o accôrdo de trafego mutuo, com o percurso reciproco, entre esta estrada e a Estrada de Ferro de Goyaz, celebrado em 19 de abril do corrente anno. (*Diario Official* de 9 de junho de 1908.)
		1908 — 16 de julho. .	Decreto n. 7.033—Autoriza os estudos definitivos e construcção de uma linha ferrea entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte, e de outra ligando, pela Oeste de Minas, os Estados de Minas Geraes e Rio de Janeiro. (*Diario Official* de 19 de julho de 1908.)
		1908 — 8 de agosto .	Portaria — Approvando o quadro do pessoal e respectivos vencimentos para os estudos e construcção das ligações e prolongamento desta estrada.
		1908 — 24 de agosto .	Aviso n. 21 — Autoriza o prolongamento do ramal de Mattosinhos até á localidade denominada Aguas Santas, no municipio de Tiradentes. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1908.)
		1908 — 6 de outubro.	Aviso n. 26 — Concede o abatimento de 50 %, na tarifa respectiva, para o transporte de silica ou areia, desde que a quantidade corresponda a wagon completo e que o referido material seja acondicionado em saccos consistentes. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1908.)
		1908 — 27 de outubro	Aviso n. 29 — Autoriza o accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e as de Minas e Rio, Muzambinho e Central do Brazil, para o transporte de machinas agricolas, sementes, adubos, mudas e animaes reproductores.
		1909 — 6 de fevereiro.	Aviso — Autorizando a classificação por ella proposta, do leite fresco, gelo e retornos de qualquer natureza na 6ª classe da tarifa 3, em vigor na referida estrada, com 50 % de abatimento, quando despachados como mercadoria e com 30 %, quando como encommenda. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1909.)
		1909 — 6 de fevereiro.	Aviso — Declarando que fica autorizada, de accôrdo com o que propoz o director desta estrada, em 27 de janeiro, a seguinte reducção, para kilos de peso, transportados pela referida estrada, no ramal de Mattosinhos : volume de 61 a 150 kilos — 500 réis,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			Os volumes contendo a mesma especie de material, pertencentes ao mesmo destinatario e despachados de uma só vez, pagarão pelo peso total, á razão de 500 réis, para cada 150 kilos. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1909.)
	Oeste de Minas.	1909 — 13 de abril .	Aviso n. 10 — Approva a reducção na tarifa do papel de impressão e de embrulho e na dos vidros ordinarios, sendo os mencionados artigos desclassificados da 1ª e 2ª classes, passando para a 3ª da tarifa n 3.
		1909 — 18 de março .	Decreto n. 7.362 — Autoriza a construcção da secção de Alberto Isaacson a Bello Horizonte. (*Diario Official* de 25 de abril de 1909.)
		1909 — 24 de março .	Decreto n. 7.371 — Autoriza o contracto para a construcção da secção entre S. Vicente e Bom Jardim. (*Diario Official* de 7 de maio de 1909.)
		1909 — 13 de abril .	Portaria — Approvando as instrucções e tabella de preços para as cadernetas kilometricas adoptadas na Oeste de Minas.
		1909 — 10 de maio .	Aviso n. 12 — Transfere a farinha de trigo e o ferro em barra da 6ª para a 5ª classe da tarifa n. 3, discriminando as distancias.
		1909 — 27 de maio .	Aviso n. 15 — Approva a proposta de ser o polvilho, em saccos, classificado na tarifa especial n. 5, sem os descontos de que gozam os artigos nellas classificados, ficando este artigo sujeito ao pagamento da taxa que enumera.
		1909 — 27 de maio .	Decreto n. 7.423 — Modifica a directriz da estrada de ferro projectada entre a de Goyaz e a cidade de Bello Horizonte, a que se refere o decreto 7.033, de 16 de julho de 1908. (*Diario Official* de 30 de maio de 1909.)
		1909 — 9 de junho. .	Aviso n. 17 — Autorizando a tornar extensivas ás principaes estações desta estrada a providencia dos fretes a pagar para despachos em trafego, limitada até essa data ás mercadorias procedentes ou destinadas á Estrada de Ferro Central do Brazil. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909.)
		1909 — 9 de junho. .	Aviso n. 18 — Autoriza o abatimento de 40 % na respectiva tarifa para o farelo, tanto de trigo como de arroz, estabelecida a taxa de 200 réis por sacca de 30 kilos para o farelo de arroz, quando despachado para distancias superiores de 50 kilometros, mantida para distancia inferior a esta a 7ª classe da tarifa n. 3, em vigor.
		1909 — 14 de junho. .	Aviso n. 21 — Autoriza construir, na conformidade do decreto n. 7.362, de 18 de março de 1909, relativo á linha ferrea de Bello Horizonte á Estrada de Ferro de Goyaz, o ramal da mesma linha ferrea, com destino á cidade do Pará. (*Diario Official* de 19 de junho de 1909.)
		1909 — 17 de julho. .	Aviso — Autorizando a reducção da tarifa de gado suino, lanigero e caprino. (*Diario Official* de 18 de julho de 1909.)
		1909 — 23 de setembro	Decreto n. 7.563 — Approvando os estudos definitivos do prolongamento entre Bom Jardim e Falcão, autoriza a conclusão do prolongamento entre Rio Claro e Angra dos Reis e dá outras providencias. (*Diario Official* de 26 de setembro de 1909.)
		1909 — 4 de outubro .	Aviso n. 122 — Devolve á estrada os trechos de Barra Mansa a Angra dos Reis e de Barra Mansa a Cedro, incorporados á Central do Brazil. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Oeste de Minas.	1909 — 26 de outubro.	Portaria — Fazendo extensivas aos complementos de trabalhos da linha de Barra Mansa a Angra dos Reis as condições geraes e especificações do prolongamento da Central do Brazil, approvadas por portaria de 25 de julho de 1905, sendo, porém, substituida a respectiva tabella de preços pela que baixa com esta nesta data.
	1909 — 30 e 31 de out.	Publicação, no *Diario Official* da tabella de preços para a linha de Barra Mansa a Angra dos Reis.
	1909 — 20 de dezembro	Aviso — Reduzindo a tarifa de 60 % para o caroço do algodão, folha de Flandres em cunhete, banhas nacionaes e carne em conserva. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1909.)
	1910 — 24 de janeiro .	Avisos ns. 1 e 2 — Autorizam a reducção da tarifa de transporte de encommendas do ramal de Mattosinhos e dos generos de primeira necessidade.
	1910 — 25 de janeiro .	Aviso n. 3 — Autoriza as reducções de tarifas propostas pela directoria, passando os transportes de carnes seccas ou salgadas a ser feitos pelos preços da 5ª classe da tarifa n. 3; pelos da 3ª classe os do calçado despachado por fabricas situadas na zona da estrada e respectivamente pelos das classes 6ª e 7ª, todas da mesma tarifa, os do sabão nacional commum e sebo.
	1910 — 17 de fevereiro	Decreto n. 7.867 — Approva os estudos definitivos das secções da Estrada de Ferro entre Bello Horizonte e o kilometro 48 da Goyaz, passando por Henrique Galvão e entre S. Vicente Ferrer e Bom Jardim, de que trata o decreto n. 7.033, de 16 de julho de 1908. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1910.)
	1910 — 16 de junho. .	Decreto n. 8.069 — Approva a planta dos primeiros trechos da linha de Bello Horizonte a Henrique Galvão e declara de utilidade publica a desapropriação dos terrenos e bemfeitorias nella comprehendidos.
	1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.271 — Autoriza o contracto de construcção da secção comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da Estrada de Ferro de Goyaz. (*Diario Official* de 9 de outubro e de 18 de novembro de 1910.)
	1910 — 9 de novembro	Aviso n. 30 — Approva o reconhecimento da linha que liga esta estrada a Barbacena, pelo valle do corrego Ponte Nova e autoriza os estudos definitivos e a construcção da ligação, devendo esses trabalhos ser executados immediatamente.
	1910 — 10 de novembro	Aviso n. 34 — Concede ao Estado de Minas Geraes isenção completa de fretes nesta estrada e na Central do Brazil, para objectos, animaes, productos e machinas destinadas ao desenvolvimento da industria pecuaria e agricola, para os loucos e seus guias, destinados aos manicomios do Estado ou da União, ou por estes subvencionados; para objectos, productos, animaes e machinas destinadas ás fazendas, modelo e campos praticos, custeados pelo Governo do Estado. Reduz de 70 % o transporte de officiaes, praças e suas familias e respectivas bagagens, pertencentes á Brigada Policial desse Estado, bem como de presos escoltados.
	1910 — 10 de novembro	Aviso n. 36 — Declara que expedio aviso aos directores desta estrada e da Central do Brazil, consolidando as concessões feitas, menos quanto á reducção de 15 % para todas as outras requisições feitas pelo Governo e outras autoridades mineiras.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Oeste de Minas.	1911 — 17 de maio . .	Decreto n. 8.726 — Approva os estudos de um ram que, partindo da linha de Sitio á S. João d'El-R na Estrada de Ferro Oeste de Minas, entre as es ções de Ilhéos e Sitio, vá ter á cidade de Barbacen (*Diario Official* de 20 de maio de 1911.)
		1911 — 14 de junho. .	Aviso n. — Recommenda ao director desta estra a fiel observancia do art. 36 da lei da receita n. 4 de 10 de dezembro de 1896, relativamente ao r colhimento da renda dessa repartição. (*Diario Official* de 15 de junho de 1911.)
		1911 — 26 de julho. .	Decreto n. 8.837 — Abre o credito de 1.000:000$ pa as despezas com os prolongamentos e obras no desta estrada. (*Diario Official* de 28 de julho de 1911.)
		1911 — de 30 agosto .	Approvação e publicação da tabella de preços para serviço de tarefas. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1911.)
		1912 — 17 de janeiro.	Decreto n. 9.326 — Approva os estudos definitivos ramal de Abaeté, e bem assim o respectivo orç mento na importancia de 1.327:674$538. (*Diario Official* de 20 de janeiro de 1912.)
		1912 — 21 de fevereiro	Decreto n. 9.381 — Abre o credito de 800:000$, pa execução do prolongamento e obras já autoriza nesta estrada. (*Diario Official* de 27 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 20 de maio. .	Aviso n. 8 — No sentido de regularizar os serviços de estrada e os da respectiva linha fluvial, resolve q se tornem effectivas as disposições constantes aviso n. 18, de 4 de outubro de 1904, com as guintes alterações : 1ª, que sejam mantidas as tarifas para o transporte passageiros que vigoravam na data da expedição quelle aviso ; 2ª, que as tarifas da navegação sejam substituidas pe tarifas geraes da estrada, em vigor naquella dat 3ª, que seja concedido ao café em grão um abatimento 40 %, e ao sal o de 20 % quando estes artigos tenh de percorrer ambas as linhas, a ferrea e a fluvia 4ª, que para os transportes exclusivamente fluvi seja concedido um abatimento de 50 % sobre tarifas da estrada de ferro ; 5ª, que para os mesmos transportes da linha fluvial cobre uma taxa accessoria de 2$ por tonelada, pa carga ou descarga, exceptuando-se apenas de taxa as tarifas n. 6 e especiaes ns. 2 e 6.
		1912 — 28 de maio . .	Aviso n. 9 — Autoriza organizar as bases do edi chamando concurrencia para construcção do ram de Abaeté, cujos estudos e orçamentos foram app vados pelo decreto n. 9.326, de 17 de janeiro corrente anno, tornando-se applicaveis a esta co currencia a tabella de preços desta estrada, app vadas pela portaria de 30 de agosto de 1911.
		1912 — 17 de julho . .	Decreto n. 9.669 — Approva os estudos de um tre da linha de Cedro a Carrancas, comprehendido en o alto da serra de Mantiqueira e a margem dire do Rio Turvo Pequeno (*Diario Official* de 20 de julho de 1912.)
		1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.696—Approva os estudos de prolongame do ramal de Itapecerica a Formiga. (*Diario Official* de 4 de agosto de 1912.)
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.795 — Proroga por 18 mezes o prazo fix na clausula V do contracto de 24 de janeiro

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			1911 para construcção da secção comprehendida entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da de Goyaz. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1912.)
	Oeste de Minas.	1912 — 21 de outubro.	Aviso n. 15 — Autoriza contractar com Otto Raedler & Comp. a construcção das estações de Capetinga e Congonhal por 19:000$ cada uma, bem como duas casas para os respectivos agentes por 15:200$; e em Ribeirão Vermelho a construcção metallica de um abrigo para carros onde seja recolhido o material rodante encommendado este anno, por 66:000$000.
		1912 — 6 de novembro.	Decreto n. 9.858 — Autoriza o contracto de construcção do ramal de Abaeté. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1912. — Vide decreto 10.140, de 26 de março de 1913, no *Diario Official* de 28 de março do mesmo anno.)
		1912 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.971 — Autoriza o contracto de construcção do ramal de Itapecerica a Formiga. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 10 de março .	Aviso n. 2 — Autoriza esta estrada adquirir uma machina para esmerilhar parallelos de locomotivas, na importancia de £ 1.480-00. (*Diario Official*, de 12 de março de 1913.)
		1913 — 26 de março. .	Decreto n. 10.140 — Rectifica a primeira parte do decreto n. 9.958, de 6 novembro de 1812. (*Diario Official* de 28 de março de 1913.)
		1913 — 26 de abril . .	Aviso n. 8 — Concede o abatimento de 50 % nos fretes dos materiaes, ferramentas e do pessoal destinados á construcção do ramal de Abaeté, entre Sitio e o ponto que for indicado pela directoria da estrada. (*Diario Official* de 27 de abril de 1913.)
		1913 — 6 de maio. . ,	Aviso n. 9 — Manda transferir da 3ª para a 2ª classe da mesma tarifa as madeiras nacionaes apparelhadas ou em obra, como portas, janellas, grades, cancellas, caixilhos, etc. (*Diario Official* de 7 de maio de 1913.)
		1913 — 17 de julho . .	Aviso n. 17 — Autoriza modificações na tarifa da linha fluvial, approvada pelo aviso n. 12, de 20 de maio de 1912, a saber: 1ª, alterar a condição 4ª daquelle aviso, de modo a não incidir o abatimento nella determinado sobre os artigos que já gosam desse favor, na linha ferrea, comprehendidos na providencia, agora adoptada, os cereaes que são transportados por tarifa especial já muito reduzida; 2ª, tornar extensiva aos despachos de encommendas e cereaes a excepção constante do final do n. 5, do aviso indicado. (*Diario Official* de 18 de julho de 1913.)
		1913 — 30 de agosto. .	Aviso n. 22 — Declara que não havendo a lei de orçamento do actual exercicio mantido as disposições constantes das leis ns. 2.551, de 31 de dezembro de 1910 e 2.544 de 4 de janeiro de 1912, não tem o Governo a necessaria autorização para chamar concurrentes para construcção dos trechos, ainda não concluidos da linha do Alto da Serra do Mar a Angra dos Reis, pois que o art. 72 da lei 2.738, de 4 de janeiro do corrente anno apenas autoriza fazer as necessarias operações de credito para construcção de linhas já autorizadas, pertencentes a estradas custeadas pela União, suas ligações, ramaes e prolongamentos. (*Diario Official* de 3 de setembro de 1913.)
		1913 — 11 de setembro	Aviso n. 23 — Autoriza o abatimento de 20 % no frete de madeira apparelhada, aplainada e expedida por

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			serraria a vapor estabelecida na zona servida pela estrada, cujo transporte continuará a ser feito pela 6ª classe da tarifa n. 3, comtanto que os despachos correspondam a expedicções superiores a 10 toneladas. (*Diario Official* de 12 de setembro de 1913.)
	Oeste de Minas	1913 — 30 de setembro	Aviso n. 25 — Autoriza esta estrada adquirir seis machinas, sendo 3 Baldwin, typo Ten Wheel, da classe 10-19 D, para bitola 0,76 e preço $8.930 cada uma e 3 Consolidation para a mesma bitola e preço $8.993. (*Diario Official* de 1 de outubro de 1913.)
		1913 — 6 de novembro.	Aviso n. 27 — Estabelece bases para apurar-se a procedencia do pedido feito por Antonio Dias Lima para que lhe seja paga a quantia de 24:322$185 de generos que allega ter fornecido a diversos taifeiros da Serra de Angra, de junho a setembro de 1910 e dá outras providencias. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1913.)
			* * *
28	**Pan-Americana**	1910 — 31 de dezembro	Lei n. 2.394 — Approva a resolução concernente á Estrada de Ferro Pan-Americana, firmada no Rio de Janeiro pela Terceira Conferencia Internacional Americana, em 23 de agosto de 1906. (*Diario Official* de 24 e 26 de janeiro de 1911.)
			* * *
29	**Petrolina ao Piauhy**.	1910 — 30 de novembro	Decreto n. 8.408 — Declara caduca a concessão feita pelo decreto n. 1.083, de 28 de novembro de 1899, para a construcção da Estrada de Ferro de Petrolina no littoral ao Estado do Piauhy. (*Diario Official* de 2 de dezembro de 1910.)
			* * *
30	**Piquete a Itajubá**	1912 — 26 de junho. .	Decreto n. 9.638 — Approva os estudos definitivos desta estrada, com extensão de 64.366m,40 e respectivo orçamento de 8.253:631$754. (*Diario Official* de 29 de junho de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 2.776 — Autoriza o Presidente da Republica abrir o credito especial de 31:303$541, afim de indemnizar o engenheiro chefe da Commissão de estudos desta estrada. (*Diario Official* de 22 de janeiro de 1913.)
		1913 — 24 de janeiro.	Portaria — Approvando as condições geraes e especificações para construcção desta estrada, de que trata o art. 54 da lei 2.544, de 4 de janeiro de 1912, revigorado pelo art. 92 da lei 2.738, de 4 de janeiro de 1913. (*Diario Official* de 29 de janeiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.086 — Abre o credito extraordinario de 70:000$, para os trabalhos preliminares concernentes aos estudos desta estrada. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 9 de junho. .	Aviso n. Declarando que foi expedido aviso á Inspectoria Federal das Estrada referente as modificações na tabella de preços a que se refere o edital de concorrencia para construcção desta estrada. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 5 de novembro	Decreto n. 2.824 — Autoriza o Poder Executivo abrir credito extraordinario de 60:000$ para occorrer as despezas com os trabalhos preliminares concernentes aos estudos desta estrada. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Piquete a Itajubá.	1913 — 5 de novembro	Decreto n. 10.545 — Abre ao Ministerio da Viação o credito extraordinario de 60:000$ para as despezas com os trabalhos preliminares concernentes aos estudos desta estrada. (*Diario Official* de 7 novembro de 1913.)
			* * *
31	**Recife a Pedras de Fogo** . . .	1913 — 17 de dezembro	Decreto n. 10.613 — Approva os estudos e o orçamento de 6.789:845$001, da estrada de ferro do Recife a Pedras de Fogo, no Estado da Parahyba, na parte comprehendida entre Recife e Itambé, com a extensão de 130km,900. (*Diario Official* de 19 de dezembro de 1913.)
			* * *
32	**Rêde Bahiana**	1885 — 4 de julho. .	Decreto n. 9.455 — Approva, provisoriamente, as condições regulamentares e tarifas da Central da Bahia.
		1888 — 24 de fevereiro	Portaria approvando as condições regulamentares e tarifas da E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
		1894 — 21 de maio. .	Decreto n. 1.717 — Approva as novas tarifas e instrucções regulamentares da E. F. do S. Francisco.
		1897 — 3 de fevereiro	Portaria approvando as bases para alterações das tarifas em vigor e adopção da taxa movel na E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
		1897 — 26 de maio. .	Portaria approvando, provisoriamente, as alterações feitas nas tarifas e instrucções regulamentares desta estrada, approvadas pela portaria de 24 de fevereiro de 1888.
		1897 — 19 de julho .	Decreto n. 2.553 — Approva, definitivamente, as bases das tarifas desta estrada.
		1899 — 3 de janeiro.	Decreto n. 3.187 — Approva as alterações feitas nas tarifas em vigor na Central da Bahia.
		1900 — 23 de janeiro.	Decreto n. 3.565 — Contracta com o engenheiro Miguel de Teive e Argolo o arrendamento definitivo da Estrada de Ferro S. Francisco.
		1900 — 26 de janeiro.	Contracto de arrendamento desta estrada.
		1900 — 17 de fevereiro	Portaria approvando as alterações nas instrucções regulamentares, pauta e tarifas da estrada.
		1901 — 25 de junho .	Decreto n. 4.058 — Approva o contracta para arrendamento provisorio da E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó, com os engenheiros Jeronymo Teixeira de Alencar Lima e Austricliano Honorio de Carvalho.
		1901 — 27 de junho .	Contracto para o arrendamento provisorio desta estrada e ramal.
		1901 — 12 de setembro	Aviso n. 10 — Approva as modificações no horario em vigor na E. F. S. Francisco, approvado por aviso n. 4, de 22 de julho de 1898.
		1901 — 30 de dezembro	Decreto n. 4.299 — Approva o contracto para o arrendamento provisorio da E. F. Central da Bahia.
		1902 — 8 de janeiro .	Contracto para o arrendamento provisorio desta estrada.
		1902 — 22 de fevereiro	Aviso n. 4 — Modifica o horario dos trens em vigor na E. F. de S. Francisco.
		1902 — 28 de julho. .	Aviso n. 10 — Approva pauta e tarifas a vigorarem nesta estrada.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
	Rêde Bahiana.	1902 — 21 de outubro	Aviso n. 47 — Autoriza o abatimento de 20 % nos fretes das tarifas 6, 7, 8 e 9, calculados sobre a base invariavel de 11 dinheiros por mil réis, em favor dos generos de exportação provenientes da zona sertaneja, á distancia de quatro leguas do eixo da linha da estação de Tapéra para cima, na E. F. Central da Bahia.
		1903 — 13 de março.	Aviso n. 1 — Classifica provisoriamente na tarifa 7 o cobre nacional preparado no interior do Estado, mantendo-se para o cobre em chapas e vergalhões a classificação actualmente em vigor na tarifa da E. F. S. Francisco.
		1904 — 17 de março.	Aviso n. 2 — Reduz de 30 % a tarifa de generos de primeira necessidade transportados pela E. F. Central da Bahia.
		1904 — 17 de março.	Aviso n. 2 — Regula o transporte de agua na E. F. São Francisco e reduz de 30 % a tarifa para generos de primeira necessidade.
		1904 — 19 de maio. .	Portaria approvando as instrucções para estudos definitivos da Estrada de Ferro do Timbó, no Estado da Bahia, á cidade de Propriá, no Estado de Sergipe.
		1904 — 7 de julho. .	Aviso n. 7 — Resolve fazer cessar a reducção de tarifas para os generos de primeira necessidade, adoptada pelo aviso n. 2, de 17 de março do corrente anno, na E. F. S. Francisco.
		1904 — 19 de agosto.	Aviso n. 4 — Altera a praxe seguida na interpretação do art. 117 das condições regulamentares da E. F. Bahia ao S. Francisco e ramal do Timbó.
		1907 — 3 de outubro.	Decreto n. 6.671 — Approva os estudos e orçamento da E. F. Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1907.)
		1907 — 24 de outubro.	Decreto n. 6.701 — Abre o credito de 200:000$ para conclusão dos estudos desta estrada, até entroncar com a Central de Alagôas. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1907.)
		1908 — 8 de fevereiro.	Aviso n. 9 — Approva o orçamento organizado pelos arrendatarios da E. F. S. Francisco, para as despezas de custeio no corrente exercicio, na importancia total de 1.533:604$360. (*Diario Official* de 9 de fevereiro de 1908.)
		1908 — 30 de julho .	Decreto n. 7.049 — Abre ao Ministerio da Viação o credito de 220:000$ para indemnização ao Estado de Sergipe de igual quantia fornecida ao Governo Federal para despezas com os estudos da E. F. Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 2 de agosto de 1908.)
		1908 — 30 de setembro	Aviso n. 123 — Autoriza os arrendatarios estabelecer uma parada no povoado de Carrapichel, na E. F. São Francisco.
		1908 — 12 de novembro	Decreto n. 7.171 — Autoriza a construcção da E. F. Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1909.)
		1909 — 29 de janeiro.	Decreto n. 7.308 — Approva as clausulas para novação do contracto de arrendamento definitivo da Estrada de Ferro S. Francisco e para o contracto de arrendamento provisorio da Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco, do ramal do Timbó e dos trechos que forem entregues ao trafego do prolongamento da Timbó a Propriá e da Estrada de Ferro Central da Bahia. (*Diario Official* de 23 de março de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
Rêde Bahiana.	1909 — 29 de janeiro.	Alterações nas instrucções regulamentares, bases das tarifas e pauta, relativas ás estradas de ferro do S. Francisco, Bahia ao S. Francisco, Ramal de Timbó e Timbó a Propriá, approvadas pela clausula XXV do decreto n. 7.308, de 29 janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de maio de 1909.)
	1909 — 11 de junho.	Decreto n. 7.440 — Transfere para a razão social Austricliano de Carvalho & Comp. o contracto para construcção da E. F. Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 20 de junho de 1909.)
	1909 — 19 de agosto.	Decreto n. 7.509 — Transfere para a Companhia Viação Geral da Bahia o contracto de arrendamento das estradas de ferro federaes, de que trata o decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909. (*Diario Official* de 25 de agosto de 1909.)
	1909 — 27 de agosto.	Publicação no *Diario Official* do contracto para construcção da E. F. Timbó a Propriá.
	1909 —	Aviso autorizando a substituição do fio de cobre pelo de ferro galvanizado na linha telegraphica desta estrada. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1909.)
	1910 — 23 de outubro.	Decreto n. 8.321 — Autoriza a revisão do contracto approvado pelo decreto n. 7.308, de 29 de janeiro de 1909, para o fim de ser constituida a rêde de viação ferrea federal da Bahia.
	1910 — 5 de novembro	Aviso n. 24 — Autoriza as reducções de 25 % por transporte, em vagons completos, de kerozene e gado, este quando despachado em trens de lotação nunca inferior a 12 vagões, na Estrada de Ferro Central da Bahia.
	1911 — 29 de março.	Officio ao director desta repartição communicando que deixa de ser approvado o fornecimento do material rodante e approvando o orçamento para a reducção da bitola a um metro entre trilhos, linha telegraphica com apparelhos Morse e modificações de obras de arte com alterações e especificações que determina. Este officio determina ainda outras providencias e resoluções. (*Diario Official* de 1 de abril de 1911.)
	1911 — 31 de março.	Decreto n. 8.648 — Autoriza a revisão do contracto de 31 de outubro de 1910, lavrado com a Companhia Viação Geral da Bahia, na conformidade do decreto n. 8.321, de 23 de outubro do mesmo anno. (*Diario Official* de 4 e 5 de abril de 1911.)
	1911 — 8 de maio . .	Decreto n. 8.707 — Abre o credito de 600:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde de viação ferrea da Bahia. (*Diario Official* de 10 de maio de 1911.)
	1911 — 21 de junho .	Decreto n. 8.794 — Autoriza a emissão de titulos no valor de francos 60.000.000, de juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a Companhia Viação Geral da Bahia. (*Diario Official* de 23 de junho de 1911.)
	1911 — 23 de agosto.	Decreto n. 8.918 — Abre o credito de 400:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 25 de agosto de 1911.)
	1911 — 30 de agosto.	Decreto n. 8.939 — Concede autorização á *Compagnie des Chémins de Fer Federaux de l'Est Brésilien* para funccionar na Republica. *Diario Official* de 2 de setembro de 1911.)
	1911 — 4 de outubro .	Decreto n. 9.005 — Approva o orçamento na importancia maxima de 4.623:728$332 das despezas relativas

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
			a diversas obras a executar na Estrada de Ferro d Bahia a Alagoinhas. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1911.)
	Rêde Bahiana	1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.029 — Transfere para a *Compagnie d Chémins de Fer Federaux de l'Est Brésilien* o con tracto celebrado com a Companhia Viação Geral d Bahia por decreto n. 8.648, de 31 de março de 191 (*Diario Official* de 17 e 20 de outubro de 1911.)
		1911 — 14 de outubro.	Decreto n. 9.005 A — Approva o orçamento na impor tancia de 4.623:728$332 das despezas relativas substituição da via permanente da linha de Al goinhas até ao rio S. Francisco. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — 3 de novembro	Decreto n. 9.077 — Approva os estudos definitivos ref rentes ao ramal de Timbó a Cipó, partindo da e tação de Aporá, nesta estrada, na extensão de kilometros, bem assim o respectivo orçamento, d 1.483:295$083. (*Diario Official* de 11 de novembro de 1911.)
		1911 — 8 de novembro	Decreto n. 9.103 — Proroga até 30 de novembro o praz a que se refere a clausula XLIII do contracto appro vado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 191 (*Diario Official* de 19 de novembro de 1911.)
		1911 — 16 de novembro	Decreto n. 9.122 — Proroga até 31 de dezembro d 1911 o prazo a que se refere o n. 51, da clausula do contracto approvado pelo decreto n. 8.648, d 31 de março de 1911. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1911.)
		1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.229 — Abre o credito de 200:000$ para o estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde d viação ferrea da Bahia. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.251 — Approva a nova tarifa e instrucções regulamenteres para toda a rêde. (*Diario Official* de 6 de janeiro de 1912.)
		1911 — 30 de dezembro	Decreto n. 9.278 — Autoriza a acquisição da Estrada d Ferro Bahia e Minas e subsequente incorporação esta rêde. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1911 — 30 de dezembro	Aviso n. 200 — Declara que sendo insufficientes planos e orçamentos apresentados para construcç das officinas da rêde, de accôrdo com o contrac deve a companhia apresentar, em substituição, p jectos e orçamentos para a restauração das offici de Periperi, melhoramentos nas de Amarar Central da Bahia, e bem assim dos depositos machinas em Calçada, Alagoinhas, Quoimados, ranga e em duas estações da Central da Bahia. (*Diario Official* de 3 de janeiro de 1912.)
		1911 — 31 de dezembro	Termo de accordo autorizando acquisição da E. F. Ba e Minas e subsequente incorporação a esta rêde. (*Diario Official* de 10 de janeiro de 1912.)
		1912 — 4 de janeiro.	Aviso n. — Autorizando que seja levado á conta capital a quantia de 23:500$ pela acquisição cinco caixas d'agua e um motor. (*Diario Official* de 6 de janeiro de 1912.)
		1912 — 14 de fevereiro	Decreto n. 9.366 — Abre o credito de 600:000$, par estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 29 de fevereiro	Decreto n. 9.408 — Approva a planta para modificaç das obras d'arte da linha de Bahia a Alagoinhas orçamento de 20:645$547. (*Diario Official* de 14 de março de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1912 — 6 de março .	Decreto n. 9.419 — Approva a planta para construcção da estação de Camassary e orçamento de 21:071$393. (*Diario Official* de 14 de março de 1912.)
		1912 — 13 de março .	Decreto n. 9.444 — Proroga até 31 do corrente mez o prazo a que se refere o n. 5 da clausula I do contracto approvado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911. (*Diario Official* de 23 de março de 1912.)
		1912 — 22 de março.	Aviso n. 29 — Autoriza a «Compagnie des Chémins de Fer Fédéreaux de l'Est Brésilien» desmontar o material rodante da Central da Bahia, que for considerado imprestavel, ficando o que for aproveitavel como sua propriedade para ser applicado no concerto do material rodante da companhia e dá outras providencias. (*Diario Official* de 23 de março de 1912.)
		1912 — 22 de março.	Aviso n. 30 — Autoriza a acquisição de quatro gyradores para a linha de Alagoinhas ao S. Francisco. (*Diario Official* de 23 de março de 1912.)
		1912 — 17 de abril. .	Decreto n. 9.522 — Approva os estudos definitivos do trecho de 50 kilometros da linha de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal e orçamento de 2.005:925$527. (*Diario Official* de 19 de abril de 1912.)
		1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 53 — Autoriza a despeza de 29:917$066 para despezas de baldeação das mercadorias em Matta de S. João, durante os trabalhos de reducção da bitola entre Bahia e Alagoinhas, relativa a construcção de seis vagões para conducção de trilhos. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
		1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 56 — Approva os modelos e especificações para os carros dormitorios, restaurants e frigorificos para o serviço dos trens nocturnos entre Bahia e Alagoinhas. (*Diario Official* de 24 de abril de 1912.)
		1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.557 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 60 a 102,600 da linha do ramal de Timbó (Cajueiro a Sipó) e o orçamento do 1.897:396$557. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.560 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 40 a 60 da linha do ramal de Timbó (Cajueiro a Sipó) e orçamento de 806:188$718. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 15 de maio. .	Decreto n. 9.581 — Abre o credito de 600:000$, para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 19 de maio de 1912.)
		1912 — 16 de maio. .	Aviso n. 65 — Autoriza a venda de 100 toneladas de trilhos usados, ao preço de 100$ cada tonelada. (*Diario Official* de 19 de maio de 1912.)
		1912 — 22 de maio. .	Decreto n. 9.590 — Approva os estudos definitivos do trecho de 50 kilometros da linha de Machado Portella a Carinhanha, e orçamento de 2.468:286$754. (*Diario Official* de 28 de maio de 1912.)
		1912 — 29 de maio. .	Decreto n. 9.597 — Approva os estudos definitivos da linha de Villa Nova a Jacobina na extensão de 118.520 metros e orçamento de 6.511:133$977. (*Diario Official* de 1 de junho de 1912.)
		1912 — 13 de junho .	Decreto n. 9.615 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 100 da secção Gravatá — Arassuahy, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal, e o orçamento de 3.043:190$078. (*Diario Official* de 16 de junho de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1912 — 26 de junho .	Decreto n. 9.636 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 0 a 50 do ramal de Bandeira de Mello a Brotas, na Central da Bahia, e o orçamento de 2.402:154$752. (*Diario Official* de 29 de junho de 1912.)
		1912 — 26 de junho .	Decreto n. 9.637 — Approva os estudos definitivos referentes ao 1º trecho de 50 kilometros da linha de ligação da E. F. S. Francisco com a E. F. Central da Bahia e orçamento de 1.969:460$018. (*Diario Official* de 29 de junho de 1912.)
		1912 — 27 de junho. .	Aviso n. 83 — Approva os preços do material a que se refere a clausula VII § 3º do decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, referente ao contracto de arrendamento e construcção desta rêde. (*Diario Official* de 28 de junho de 1912.)
		1912 — 2 de julho. .	Aviso n. 88 — Autoriza a immediata encommenda do material rodante destinado á Central da Bahia e ramaes, reduzida a bitola entre trilhos para um metro. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 2 de julho. .	Aviso n. 89 — Autoriza que seja pago á Companhia constructora o preço de 6$ por tonelada de material metallico transportado em saveiro da Bahia á Cachoeira, devendo, porém, para a fixação definitiva do preço ser observado o que estabelece o contracto. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 10 de julho .	Decreto n. 9.655 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 100 da linha de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal e orçamento de 2.264:752$850. (*Diario Official* de 16 de julho de 1912.)
		1912 — 10 de julho. .	Decreto n. 9.658 — Approva os estudos definitivos do prolongamento da Central da Bahia, de Machado Portella a Carinhanha, dos kilometros 50 a 100, e orçamento de 2.091:153$109. (*Diario Official* de 16 de julho de 1912.)
		1912 — 10 de julho. .	Decreto n. 9.660 — Approva os estudos definitivos dos kilometros 100 a 200 do prolongamento da Central da Bahia, de Machado Portella a Carinhanha, e orçamento de 4.718:170$789. (*Diario Official* de 16 de julho de 1912.)
		1912 — 13 de agosto .	Aviso n. 111 — Autoriza a construcção de um desvio na estação de Malombé, ramal de Timbó, e approva projecto e orçamento de 4:003$482. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1912.)
		1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.718 — Approva os estudos definitivos do ramal de Campo Formozo na extensão de 9.740 metros e orçamento de 479:490$611. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.719 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 100 a 150, a partir de Arassuahy, na linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento de 3.024:089$859. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 16 de agosto .	Aviso n. 113 — Manda sustar a locação e fazer estudos da nova variante pela margem do Itapicurú, no trecho de Cajueiro a Sipó, do prolongamento da Timbó. (*Diario Official* de 17 de agosto de 1912.)
		1912 — 4 de setembro.	Decreto n. 9.754 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 68 e 100 a 200, a partir de Jacobina, da linha de ligação das estradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia e os respectivos orçamentos de 776:858$755 e 4.657:931$196. (*Diario Official* de 7 de setembro de 1912).

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.771 — Approva os estudos definitivos para construcção da linha, no ramal de Feira de Santa Anna, passando directamente por S. Gonçalo e orçamento de 383:403$036. (*Diario Official* de 22 de setembro de 1912.)
		1912 — 27 de setembro	Aviso n. 123 — Estabelece o modo de contagem dos prazos para entrega dos estudos das linhas desta rêde e da rêde Ceará-Piauhy. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1912.)
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.790 — Approva os estudos definitivos, referentes aos kilometros 200 a 385+500 da linha de Machado Portella a Carinhanha e o orçamento de 7.621:653$281. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1912.)
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.791 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 100 a 175+200, da linha de Bom Jesus dos Meiras a Tremedal e o orçamento de 2.773:587$075. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1912.)
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.792 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 150 a 331+600, a partir de Arassuahy, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento na importancia de 9.504:541$664. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1912.)
		1912 — 8 de outubro .	Aviso n. 125 — Declara, para os fins convenientes, em additamento ao aviso n. 89, de 2 de julho do corrente anno, que approva o preço de 6$ por tonelada para o transporte de material metallico da Bahia a Cachoeira, correndo por conta da Companhia o trabalho de carga e descarga. (*Diario Official* de 9 de outubro de 1912.)
		1912 — 9 de outubro .	Decreto n. 9.815 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 200 a 231+177^{m},90, a partir de Jacobina, da linha de ligação das estradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia e o orçamento de 1.332:885$525. *Diario Official* de 12 de outubro de 1912.)
		1912 — 31 de outubro.	Decreto n. 9.850 — Approva os estudos definitivos do trecho final de 107^{km},600 da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e o orçamento de 5.637:091$148. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1912.)
		1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.861 — Abre o credito de 740:000$ para conclusão dos estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 9 de novembro de 1912.)
		1912 — 13 de novembro	Decreto n. 9.875 — Approva as reducções de fretes para certos artigos desta rêde. (*Diario Official* de 19 de novembro de 1912.)
		1912 — 13 de novembro	Decreto n. 9.879 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 50 a 135+500 metros do ramal de Bandeira de Mello a Brotas, na Central da Bahia, e orçamento de 5.232:757$838. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1912.)
		1912 — 11 de dezembro	Decreto n. 9.931 — Approva os estudos definitivos dos kilometros 0 a 49,500 metros, da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento de 4.884:465$134. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1912.)
		1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.946 — Proroga por 18 mezes o prazo marcado na clausula VI do contracto a que se refere o decreto n. 7.171, de 12 de novembro de 1908, para conclusão da construcção da E. F. Timbó e Propriá). (*Diario Official* de 3 de janeiro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ENTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1912 — 30 de dezembro	Aviso — Despacho ao requerimento em que Austricliano de Carvalho & Comp., reclama o pagamento de medições de trabalhos de construcção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, excedentes do preço de 38:500$ por kilometro: « As obras accrescidas, cujo pagamento se pede, são de ordem a alterar profundamente o projecto approvado pelo decreto n. 6.671, de 3 de outubro de 1907, clausula I, n. 1. Nem a fiscalização podia acceitar ou mandar effectuar trabalhos de vulto sem prévio conhecimento da autoridade competente, tanto mais quanto se acha expressamente determinado o preço maximo kilometrico na importancia de 38:500$000. Accresce ainda que o disposto na clausula VII do contracto assegura ao Governo poder alterar os projectos, não cabendo por isso ao contractante direito algum á indemnização. Deve ser, entretanto, apurada a importancia a pagar de accôrdo com a clausula XV e relativa aos augmentos do material rodante e edificios. Na parte relativa, porém, ao accrescimo de trabalhos e volume de material devidos ás alterações introduzidas nos perfis e traçados devidamente approvados, não autorizo pagamento algum sem que o contractante demonstre positivamente a extensão das obras effectuadas a maior pedindo pagamento fóra do contracto, que tem de ser respeitado por ambas as partes, tanto mais quanto se trata de quantias avultadas reclamadas ao erario, contrariando abertamente disposições expressas do contracto assignado. Devolva-se o presente processo á Inspectoria Federal das Estradas para os devidos fins devendo, dizer com urgencia se este Ministerio autorizou a execução das obras não contempladas no orçamento approvado.» (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1912.)
		1913 — 8 de janeiro .	Decreto n. 9.992 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 385+500 metros a 562+500 metros do prolongamento da Central da Bahia, de Machado Portella a Carinhanha, e o orçamento de 7.241:681$872. (*Diario Official* de 12 de janeiro de 1913.)
		1913 — 6 de fevereiro	Decreto n. 10.045 — Abre o credito de 500:000$ para o prolongamento da E. de F. de Alagoinha a Joazeiro á cidade de Therezina. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 26 de fevereiro	Decreto n. 10.096 — Approva os estudos definitivos da variante de Craunam, na linha da ligação das Estradas de ferro S. Francisco e Central da Bahia e orçamento de 1.825:264$804. (*Diario Official* de 1 de março de 1913.)
		1913 — de 26 fevereiro	Decreto n. 10.097 — Incorpora a Estrada de Ferro Centro-Oeste da Bahia á esta rêde. (*Diario Official* de 1 de março de 1913.)
		1913 — 12 de março. .	Decreto n. 10.123— Approva os estudos definitivos relativos aos kilometros 175 + 200 metros a..... 297 + 627m,30, da linha Bom Jesus dos Meiras a Tremedal, e o orçamento de 7.763:746$310. (*Diario Official* de 14 de março de 1913.)
		1913 — 12 de março. .	Officio n. 37 — Autorizando a companhia firmar contracto com Almeida Castro & Comp. para o transporte de pedras e parallelipipedos na Estrada de Ferro Bahia ao S. Francisco. (*Diario Official* de 15 de março de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ENTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1913 — 19 de março...	Aviso n. 16 — Autoriza proceder-se a estudos definitivos do trecho de Barra a Brotas; devendo a construcção do mesmo trecho ser iniciada logo que forem atacados os trabalhos do trecho comprehendido entre Bandeira de Mello e Brotas. (*Diario Official* de 20 de março de 1913.)
		1913 — 11 de abril....	Aviso n. 25 — Autoriza a construcção de dois curraes, um em Malombé, ramal do Timbó e outro em Barracão, na linha de Timbó a Propriá, devendo a despeza de 706$656 ser levada á conta do capital. (*Diario Official* de 15 de abril de 1913.)
		1913 — 18 de abril....	Portaria — Autoriza a companhia cobrar 20$ de supplemento por hora de serviço nocturno, comprehendido das 6 da tarde ás 6 da manhã, para trens especiaes, salvo ter sido o horario determinado por conveniencia do proprio serviço da estrada. (*Diario Official* de 26 de junho de 1913.)
		1913 — 9 de maio....	Aviso n. 51 — Autoriza a companhia emittir bilhetes especiaes de assignatura de ida e volta, intransferiveis, validos por um mez, destinados aos seus empregados residentes nos suburbios da capital, equivalente a 30 passagens de ida e volta e com 75 % de abatimento. (*Diario Official* de 20 de maio de 1913.)
		1913 — 15 de maio...	Decreto n. 10.223 — Approva os estudos definitivos do ramal de Morro do Chapéo, da linha de ligação das Estradas de Ferro S. Francisco e Central da Bahia e orçamento de 3.803:173$591. (*Diario Official* de 18 de maio de 1913.)
		1913 — 20 de maio...	Aviso n. 52 — Approva a tabella das taxas a cobrar pela descarga de mercadorias, por conta de particulares, na ponte de desembarque da estação da Calçada. (*Diario Official* de 21 de maio de 1913.)
		1913 — 30 de maio...	Aviso n. 54 — Autoriza a venda em hasta publica do material rodante imprestavel da Central da Bahia e dá outras provindencias. (*Diario Official* de 4 de junho de 1913.)
		1913 — 7 de junho..	Aviso n. 59 — Estabelece a taxa de 2$ por tonelada para as despezas de carga e descarga na ponte do trafego da estação de Calçada para o material destinado á construcção das linhas novas, com o abatimento de 75 % no caso do serviço ser feito pelo pessoal da construcção. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 13 de junho..	Aviso n. — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede pagamento dos estudos definitivos de Theophilo Ottoni a Tremedal, visto os estudos approvados terem sido effectuados por engenheiros e pessoal do Governo. (*Diario Official* de 14 de junho de 1913.)
		1913 — 24 de junho..	Aviso n. 72 — Autoriza a construcção de um muro de arrimo, destinado a amparar a casa n. 1 em Periperi, até o maximo de 600$953, que deve ser levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 25 de junho de 1913.)
		1913 — 25 de junho..	Decreto n. 10.296 — Approva os estudos definitivos dos kilometros 49 + 500 a 140 + 629,60 da secção Theophilo Ottoni-Gravatá, da linha Theophilo Ottoni a Tremedal e o respectivo orçamento de..... 7.844:946$696. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 27 de junho..	Aviso n. — Indefere o requerimento em que a companhia pede seja instituido o tribunal arbitral,

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			por não se conformar com o despacho proferido sobre o pedido de pagamento de contas relativas aos estudos feitos em duas linhas a seu cargo. (*Diario Official* de 1 de julho de 1913.)
	Rêde Bahiana	1913 — 2 de julho...	Decreto n. 10.315 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 0 a 50 da secção Gravatá-Arassuahy da linha de Theophilo Ottoni a Tremedal e orçamento de 4.057:841$563. (*Diario Official* de 5 de julho de 1913.)
		1913 — 9 de julho....	Decreto n. 10.328 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto de construcção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 20 de julho de 1913.)
		1913 — 22 de julho...	Aviso n. 89 — Autoriza o contracto com Magalhães & C. para o transporte sobre as linhas da Usina Pitanga dos vagões que forem requisitados para expedições ou recepções de suas mercadorias. (*Diario Official* de 23 de julho de 1912.)
		1913 — 11 de agosto..	Aviso n. 98 — Autoriza a companhia enviar para Caravellas, afim de servir na Estrada de Ferro de Bahia e Minas o material que relaciona e está sendo recebido para a Central da Bahia, em virtude da autorização dada em aviso n. 88, de 2 de julho de 1912 e dá outras providencias. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto..	Decreto n. 10.396 — Approva o orçamento supplementar para os trabalhos de reconstrucção da linha de S. Francisco, na importancia de 95:936$370. (*Diario Official* de 31 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto..	Decreto n. 10.399 — Approva os estudos definitivos do trecho comprehendido entre os kilometros 135,500 a 326,000, da linha de Bandeira de Mello a Brotas, e bem assim o orçamento de 10.092:094$740. (*Diario Official* de 22 de agosto de 1913.)
		1913 — 18 de agosto..	Aviso — Indeferindo o pedido de passagens gratuitas para os trabalhadores da companhia. (*Diario Official* de 20 agosto de 1913.)
		1913 — 21 de agosto..	Aviso n. 116 — Divide em dois grupos, para os fins de estatistica, as estradas que fazem parte desta rêde. (*Diario Official* de 23 de agosto de 1913.)
		1913 — 21 de agosto..	Aviso n. 117 — Torna extensivo ao material rodante destinado á Estrada de Ferro Central da Bahia o preço de 6$ por tonelada fixado pelo aviso n. 125, de 8 de outubro de 1912, para o material metallico a ser empregado na ligação das estradas de ferro São Francisco e Central da Bahia, sendo as despezas de carga e descarga exclusivamente por conta da companhia. (*Diario Official* de 23 de agosto de 1913.)
		1913 — 23 de agosto..	Aviso n. 124 — Autoriza a companhia, sem prejuizo do seu serviço, ceder por emprestimo, á Companhia das Docas do Porto de Bahia, 1.500 trilhos e accessorios. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1913.)
		1913 — 26 de agosto..	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a Companhia pede autorização para realizar a reducção da bitola de todo o ramal de Feira de Santa Anna, inclusive o trecho entre os kilometros 19,680 e 28.447,^{m}20 e approvação do orçamento correspondente á reducção do referido trecho, determinando que seja activada a construcção da passagem directa pela cidade de S. Gonçalo. (*Diario Official* de 28 de agosto de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1913 — 1 de setembro.	Aviso n. — Indefere o requerimento pedindo o restabelecimento do serviço de trolys para passageiros, na Central da Bahia. (*Diario Official* de 4 de setembro de 1913.)
		1913 — 24 de setembro	Aviso n. 137 — Determina que nos casos de requisição pelos expeditores de vagões expeciaes para transportes de lanchas automoveis, etc. e quando não puder dispôr de outros carros que os de 20 toneladas, fica a companhia autorizada a cobrar pelo transporte alludido o frete proporcional á capacidade occupada e dá outras providencias. (*Diario Official* de 26 de setembro de 1913.)
		1913 — 26 de setembro	Aviso n. 136—Autoriza a construcção de um abrigo para suinos e lanigeros, devendo a despeza apurada, até o maximo de 1:471$625 ser levada á conta do capital. (*Diario Official* de 27 de setembro de 1913.)
		1913 — 26 de setembro	Aviso n. 138 — Autoriza a construcção de uma parada com desvio, na Fazenda Riachão, entre as estações Salgado e Boquim, na Estrada de Ferro Timbó a Propriá, devendo a despeza maxima de 7:787$202 ser paga aos empreiteiros, como serviço extraordinario. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
		1913 — 27 de setembro	Aviso n. 140 — Resolve considerar pontos de parada as actuaes estações Candeal, Cruz do Medrado, Serra Grande, Santo Antonio, Pinheiro e Jacaré, na Central da Bahia, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
		1913 — 30 de setembro	Aviso n. 143 — Approva o projecto de contracto entre a companhia e a empreza constructora da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, para regularização do transporte de materiaes, circulação dos trens e aluguel de material, na Estrada de Ferro de Timbó a Propriá. (*Diario Official* de 1 de outubro de 1913.)
		1913 — 14 de outubro	Aviso n. 150 — Autoriza a companhia destacar parte do material que está sendo recebido para a Central da Bahia, em virtude do aviso n. 88, de 2 de julho de 1912, e enviál-o afim de servir na Estrada de Ferro Bahia e Minas, ficando, outrosim, autorizada a companhia importar material de modo a compensar o material destacado, que deverá estar na Bahia dentro de um anno. (*Diario Official* de 16 de outubro de 1913.)
		1913 — 14 de outubro	Portaria — Approvando quadro e tabella de vencimentos e salarios do pessoal das estradas em trafego e arrendadas a esta companhia. (*Diario Official* de 1 de novembro de 1913 e rectificação no de 5 do mesmo mez e anno.)
		1913 — 13 de novembro	Aviso n. 163 — Approva a multa de 9:400$ imposta aos empreiteiros da construcção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, por não terem concluido, no prazo fixado, a construcção do trecho entre Barracão e Aracajú. (*Diario Official* de 14 de novembro de 1913.)
		1913 — 26 de novembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia pede para ser incluida nas medições do mez de agosto a quantia de 2:970$910, de despezas de desapropriações. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1913.)
		1913 — 26 de novembro	Decreto n. 10.582 — Approva os projectos das obras de reparação no primeiro trecho (Ponta da Areia a Presidente Bueno) da Estrada de Ferro Bahia e Minas, comprehendido o accrescimo do material de tracção, e orçamento de 2.685:934$618. (*Diario Official* de 4 de dezembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESINAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Bahiana	1913 — 29 de novembro	Aviso n. 170 — Declara que pelo decreto n. 10.582, de 25 de novembro do corrente anno, foi approvado o projecto de reparação no primeiro trecho da Estrada de Ferro Bahia a Minas, e que o accrescimo do material é o discriminado no aviso n. 150, de 15 de outubro proximo findo, que modificou o de n. 98, de 11 de agosto ultimo. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1913.)
		1913 — 29 de novembro	Aviso n. 171 — Autoriza a construcção de um abrigo para automoveis, sendo a despeza até o maximo de 1:027$232 levada á conta de capital. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1913.)
		1913 — 18 de dezembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia pede para levar á conta de capital as despezas feitas com as festas de inauguração da linha de Aracajú, a qual deve correr por conta exclusiva da requerente. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1913.)
			* * *
33	**Rêde Ceará-Piauhy** (The South American Railway Construction Company, limited.)	1897 — 25 de setembro	Contracto de arrendamento da Estrada de Ferro Sobral.
		1897 — 28 de setembro	Decreto n. 429 — Contracta com o engenheiro João Thomé de Saboya e Silva e Vicente Saboya de Albuquerque o arrendamento desta estrada.
		1898 — 17 de março .	Decreto n. 2.836 — Contracta com o engenheiro Alfredo Novis o arrendamento da Estrada de Ferro Baturité.
		1898 — 12 de abril. .	Contracto de arrendamento desta estrada.
		1898 — 14 de abril. .	Portaria, approvando as suas tarifas.
		1901 — 22 de abril. .	Decreto n. 4.000 — Approva as condições regulamentares e bases das tarifas da Estrada de Ferro de Sobral.
		1901 — 12 de agosto .	Aviso n. 8 — Approva o horario dos trens da Estrada de Ferro Baturité.
		1903 — 5 de agosto .	Portaria, dando instrucções para a construcção do prolongamento desta estrada.
		1903 — 17 de agosto .	Aviso n. 2 — Autoriza a reducção de 25 °/o na tarifa de farinha de mandioca e 10 °/o na de arroz, feijão, assucar, milho, farinha de trigo, xarque, carne de sol, peixe secco e sal.
		1905 — 4 de julho. .	Decreto n. 1.347 — Autoriza o Poder Executivo a prolongar a Estrada de Ferro de Sobral, desde Camocim até Therezina, lançando um ramal em direcção a Amarração e dando outras providencias. (*Diario Official* de 6 de julho de 1905.)
		1906 — 15 de fevereiro	Portaria, approvando as instrucções para os estudos do prolongamento da estrada até a cidade de Therezina, lançando um ramal em direcção á Amarração. (*Diario Official* de 24 de fevereiro de 1906.)
		1906 — 6 de março .	Decreto n. 5.913 — Transfere o contracto de arrendamento da Estrada de Ferro de Baturité para a razão social Novis,& Porto. (*Diario Official* de 14 de março de 1906.)
		1906 — 14 de novembro	Aviso n. 7 — Approva as reducções nas tarifas em vigor nesta estrada.
		1907 — 3 de julho. .	Aviso n. 5 — Autoriza o reconhecimento do prolongamento desta estrada até encontrar o prolongamento da Central de Pernambuco, de accôrdo com o que foi estudado e proposto em 1892. (*Diario Official* de 4 de julho de 1907.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Ceará - Piauhy.	1907 — 4 de julho. .	Aviso n. 6 — Autoriza o reconhecimento de uma linha ferrea, que partindo de Quixeramobim, na Baturité, venha ligar-se ao prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral. (*Diario Official* de 5 de julho de 1907.)
		1907 — 15 de julho .	Aviso n. 7 — Approva o novo horario para os trens de passageiros e mixtos da Estrada de Ferro de Baturité.
		1907 — 14 de novembro	Decreto n. 6.734 — Autoriza o contracto para a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral a partir de Ipú até Cratheús. (*Diario Official* de 7 de dezembro de 1907.)
		1908 — 16 de janeiro.	Decreto n. 6.829 — Abre o credito de 30:000$ para occorrer ás despezas do exercicio de 1907 com o prolongamento desta estrada até Therezina. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1908.)
		1908 de 18 de janeiro.	Portaria revogando a de 6 de junho de 1904, na parte que altera o art. 6º, das condições regulamentares, que regem a commissão do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official* de 22 de janeiro de 1908.)
		1908 — 5 de fevereiro.	Aviso n. 8 — Declara que as despezas a fazer com o reconhecimento e estudos definitivos da linha ferrea de Quixeramobim a Cratheús, que irá ligar a Estrada de Ferro de Baturité á de Sobral, deve correr por conta da verba «Obras contra os effeitos da secca».
		1908 — 26 de março .	Aviso n. 35 — Autoriza a firma arrendataria da Estrada de Ferro de Baturité a adquirir, por conta do respectivo capital, o material rodante de que necessita e pelos preços do orçamento que apresenta, feitas algumas modificações. (*Diario Official* de 27 de março de 1908.)
		1908 — 27 de março .	Aviso n. 3 — Approva o orçamento, na importancia de 134:162$500, a ser despendido com a compra do material rodante a que allude a clausula II do accôrdo de novembro de 1907 e aviso n. 17, da mesma data, para o prolongamento desta estrada. (*Diario Official* de 28 de março de 1908.)
		1908 — 6 de agosto .	Decreto n. 7.060 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 14 kilometros e 600 metros, a contar de Ipú, do prolongamento da Estrada de Ferro de Sobral. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1908.)
		1908 — 19 de novembro	Decreto n. 7.185 — Approva os estudos do prolongamento desta estrada, comprehendido entre a villa de Cratheús, no Estado do Ceará, e a cidade de Therezina, no Piauhy, na extensão de 323, 666 kilometros, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 12.574:378$820. (*Diario Official* de 24 de novembro de 1908.)
		1908 — 26 de novembro	Decreto n. 7.197 — Approva, com modificações, o trecho de 46 kilometros e 200 metros, a contar do kilometro 14+600, do prolongamento da mesma estrada. (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1908.)
		1909 — 27 de maio .	Decreto n. 7.427 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 58 kilometros e 900 metros do prolongamento até a villa Cratheús. (*Diario Official* de 4 de junho de 1909.)
		1909 — 30 de julho .	Aviso n. 4 — Autoriza o engenheiro-chefe do prolongamento a mandar proceder aos estudos definitivos do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, de accôrdo com o traçado que propoz no relatorio

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADA	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			apresentado em 10 de fevereiro do corrente anno e bem assim de um ramal que partindo do ponto mais conveniente, se dirija á cidade de Icó.
	Rêde Ceará-Piauhy.	1909 — 26 de agosto .	Decreto n. 7.521 — Abre o credito de 250 contos de réis para occorrer ás despezas do prolongamento desta estrada. (*Diario Official* de 1 de setembro de 1909.)
		1909 — 28 de outubro.	Decreto n. 7.633 — Concede autorização á «The South American Railway Construction Company, limited» para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 6 de novembro de 1909.)
		1909— 18 de novembro	Decreto n. 7.669 — Autoriza o contracto de arrendamento da Rêde Ceará-Piauhy e a construcção de algumas das estradas de ferro que a constituem. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1909.)
		1910 — 3 de fevereiro.	Decreto n. 7.842 A—Substitue as clausulas XXIX e XXX do decreto n. 7.669, de 18 de novembro de 1909. (*Diario Official* de 20 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 4 de fevereiro.	Contracto com a «South American Railway Constructions Company, limited».
		1910 — 27 de abril. .	Officio n. 53 — Acceita a revisão dos estudos da linha de Cratheús a Therezina, já approvados, de modo que os declives e as curvas fiquem de conformidade com os limites estipulados no contracto feito com esta Companhia.
		1910 — 24 de maio .	Portaria — Approva as condições regulamentares e as bases das tarifas para a Rêde Ceará-Piauhy. (*Diario Official* de 12 de junho de 1910.)
		1910 — 4 de junho. .	Portaria — Approvando as instrucções para o serviço de fiscalização. (*Diario Official* de 7 de junho de 1910.)
		1910 — 26 de julho. .	Aviso n. 76 — Concede a prorogação de 40 dias para apresentação dos estudos da 1ª secção do prolongamento da E. F. de Sobral, sendo tal prorogação concedida por já estar quasi esgotado o prazo a que se refere o pedido feito em tempo.
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.307 — Approva os estudos definitivos e respectivo orçamento do trecho de 51.700 metros do prolongamento da Estrada de Ferro de Baturité, da rêde de viação Cearense, entre as estações de Iguatu e Cedro. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1910.)
		1910 — 26 de outubro	Aviso n. 18 — Autoriza o engenheiro chefe da commissão fiscal da rêde Cearense mandar a «South American Railway Constructions Company» fazer o reconhecimento e estudos na região de Jardim, para a construcção de um ramal.
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.352 — Approva os estudos e orçamento de diversos trechos de estradas de ferro da rêde de viação Ceará-Piauhy. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1910.)
		1911 — 29 de março .	Decreto n. 8.628 — Proroga por 18 mezes o prazo contractual para a conclusão das obras do trecho Ipú a Cratheús da Estrada de Ferro de Sobral. (*Diario Official* de 2 de abril de 1911.)
		1911 — 10 de maio . .	Decreto n. 8.711 — Autoriza a revisão do contracto de 4 de fevereiro de 1910 com a «South American Railway Constructions Company, limited,» na conformidade dos decretos ns. 7.669 e 7.842 A, de 18 de novembro de 1909 e 3 de fevereiro de 1910. (*Diario Official* de 17 de maio de 1911.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Ceará-Piauhy.	1911 — 10 de julho. .	Decreto n. 8.825 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes necessarios, da rêde Cearense. (*Diario Official* de 16 de julho de 1911.)
		1911 —30 de novembro	Decreto n. 9.168 — Autoriza a emissão de titulos no valor de £ 2.400.000, ou francos 60.000.000, do juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a *South American Railway Constructions Company*, (limited). (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1911.)
		1912 — 14 de fevereiro	Decreto n. 9.367 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 23 de fevereiro	Aviso n. 13 — Approva a tomada de contas desta rêde, relativa ao 1º semestre de 1911. (*Diario Official* de 24 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 13 de março .	Aviso n. 17 — Autoriza a Companhia importar o material correspondente ás necessidades das linhas em trafego, na importancia de 1.462:698$260, ouro. (*Diario Official* de 15 de março de 1912.)
		1912 — 18 de abril . .	Portaria — Approvando as bases das tarifas de transporte e mandando adoptar as instrucções regulamentares e as pautas a que se refere a portaria de 24 de maio de 1910. (*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)
		1912 — 24 de abril . .	Aviso n. 58 — Autoriza a Companhia assentar um segundo fio telegraphico e installar os respectivos apparelhos entre as estações de Baturité e Miguel Calmon, devendo a despeza maxima de 26:367$ ser levada á conta de capital. (*Diario Official* de 26 de abril de 1912.)
		1912 — 2 de maio . .	Aviso n. 63 — Approva os typos de locomotivas — «10 Wheeled» e «Consolidation» a serem empregadas nas linhas desta rêde.
		1912 — 29 de maio . .	Decreto n. 9.598 — Revoga o decreto n. 8.352, de 8 de novembro de 1910, na parte que approva a estação de Porangaba, da Estrada de Ferro de Baturité, para ponto inicial da linha de Uruburetama, e approva a variante partindo da estação de Fortaleza, na extensão de 18.871 metros. (*Diario Official* de 1 de junho de 1912.)
		1912 — 15 de junho. .	Aviso n. 77 — Indefere o requerimento no qual é solicitado reconsideração do despacho lançado no requerimento de 14 de dezembro de 1911, em que a Companhia pede autorização para importar 25.000 toneladas de trilhos. (*Diario Official* de 18 de junho de 1912.)
		1912 — 10 de julho . .	Decreto n. 9.654 — Approva os estudos definitivos da variante de Itapipoca, da linha do Uruburetama, na extensão de 45.180 metros, e orçamento de 1.855:268$801. (*Diario Official* de 18 de julho de 1912.)
		1912 — 31 de julho. .	Aviso n. 107 — Approva os desenhos e especificações apresentados pela Companhia para fabricação dos carros restaurantes e dormitorios e autoriza a acquisição deste material. (*Diario Official* de 1 de agosto de 1912.)
		1912 — 20 de setembro	Aviso — Indefere o requerimento em que a Companhia pede que, para o effeito de lhe ser paga a importancia dos estudos da variante de Itapipoca, da linha de Uruburetama, approvados pelo decreto n. 9.654, de 10 de julho de 1912, seja eliminada deste decreto a

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC	
		Datas	Ementas
			clausula declarativa de não se acharem taes estudos comprehendidos na disposição constante da 2ª parte do terceiro periodo da clausula XXX, do contracto autorizado pelo decreto. n. 8.711, de 10 de maio de 1911, ou instituição de juizo arbitral para resolver o assumpto. (*Diario Official* de 21 de setembro de 1912.)
	Rêde Ceará - Piauhy	1912 — 23 de setembro	Aviso n. 122 — Recommenda que seja a Companhia intimada a entregar dentro de 10 dias os estudos e orçamentos, que está retendo em seu poder, de diversos trechos de linhas, mas pertencentes ao Governo por já terem sido incluidos em folhas de medições e contas, que serviram de base a pagamento já effectuado, sob pena de lhe serem cobradas as importancias correspondentes pagas por taes estudos. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1912.)
		1912 — 27 de setembro	Aviso n. 123 — Declara que para a apresentação de estudos desta rêde, a data origem dos prazos deve ser contada da data dos respectivos contractos. Entretanto, estes só havendo entrado em effectivo vigor após o registro pelo Tribunal de Contas, este facto deve ser considerado força maior na demora da apresentação dos estudos. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1912.)
		1912 — 2 de outubro .	Decreto n. 9.788 — Approva os estudos definitivos e orçamento de 4.305:653$516, referentes ao trecho de 67 kilometros, da linha Girão a Cratheús. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1912.)
		1912 — 9 de outubro .	Decreto n. 9.816 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos dos prolongamentos e ramaes desta rêde. (*Diario Official*, de 12 de outubro de 1912.)
		1912 — 11 de novembro	Aviso n. 96 — Expõe os motivos de preferencia dada á villa de Itapipoca para ponto terminal da variante na linha de Uruburetama. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1912.)
		1912 — 12 de novembro	Portaria — Reduzindo a uma as duas commissões de estudos das linhas das rêdes e dispensando o pessoal que compõe a primeira. (*Diario Official* de 14 de novembro de 1912.)
		1912 — 11 de dezembro	Decreto n. 9.930 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 0 a 148, do ramal de Camp. Maior a Amarração e orçamento de 4.759:181$650 (*Diario Official* de 14 de dezembro de 1912.)
		1912 — 28 de dezembro	Portaria — Modificando o art. 103 das condições regulamentares para o transporte por esta rêde, approvados pela portaria de 24 de maio de 1910. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.085 — Abre o credito extraordinario de 300:000$ para estudos dos prolongamentos e ramaes (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 5 de março .	Decreto n. 10.113 — Approva os estudos definitivos do ultimo trecho com 150 kilometros e mais 220 metros da linha do Girão a Cratheús e orçamento de 8.782:564$779. (*Diario Official* de 11 de março de 1913.)
		1913 — 5 de março .	Publicação no *Diario Official* da tabella de preços compostos e elementares, de accôrdo com o contracto de 4 de fevereiro de 1910, para base do orçamento dos trechos de estradas de ferro e approvado pelo decreto. n. 8.352, de 8 de novembro do mesmo anno
		1913 — 2 de abril . .	Decreto n. 10.156 — Approva os estudos definitivos referentes aos kilometros 148 a 304,468 do ra

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			mal do Campo Maior a Amarração e orçamento de 4.846:222$391. (*Diario Official* de 4 de abril de 1913.)
	Rêde Ceará-Piauhy.	1913 — 5 de abril . .	Aviso n. 16 — Explicando os motivos pelos quaes nenhuma indemnização é devida á «South American Railway» pelas despezas effectuadas com a impressão e sello das 64.000 apolices que emittiu. (*Diario Official* de 6 de abril de 1913.)
		1913 — 16 de abril .	Aviso n. 32 — Autoriza que seja incluido em folha de medição o material rodante na importancia de 930:100$200, ouro, de que trata a segunda parte do aviso n. 17, de 13 de março de 1912. (*Diario Official* de 19 de abril de 1913.)
		1913 — 12 de maio .	Aviso n. 49 — Autoriza a companhia empregar nas linhas em construcção dormentes de..... $0,^{m}13 \times 0,^{m}18 \times 1,^{m}80$ e $0,^{m}14 \times 0,^{m}17 \times 1,^{m}80$, os primeiros a razão de 1.550 por kilometro, nas tangentes e curvas de raio maior de 250 metros, e os segundos a razão de 1.660 por kilometro, nas curvas de raio menor de 250 metros e dá outras providencias. (*Diario Official* de 15 de maio de 1913.)
		1913 — 20 de maio .	Aviso n. 53 — Autoriza o desconto de 29:292$, ouro, correspondente ao pagamento de 48 k,820, relativos á variante de Itapipoca, visto a «South American Railway» recusar-se a fazer entrega dos projectos, cujo custo se acha incluido na importancia de 2.550:000$, já paga. (*Diario Official* de 21 de maio de 1913.)
		1913 — 16 de junho .	Aviso n. 70 — Approva a multa de 10:000$ applicada á «South American» pelo chefe do 3º Districto de Fiscalização, bem como os prazos marcados, de 4 mezes para reparos nas linhas ferreas, e de 6 mezes para acquisição do material rodante e regularização dos serviços do trafego. (*Diario Official* de 17 de junho de 1913.)
		1913 — 24 de junho .	Aviso n. 74 — Autoriza o emprego de trilhos e accessorios importados para construcção dos prolongamentos na substituição do mesmo material das linhas em trafego, mediante condições que estabelece. (*Diario Official* de 25 de junho de 1913.)
		1913 — 2 de julho. .	Decreto n. 10.317 — Abre o credito extraordinario de 150:000$, para os estudos dos prolongamentos e ramaes da rêde de Viação Cearense. (*Diario Official* de 5 de julho de 1913.)
		1913 — 3 de julho. .	Aviso — Mantem inteiramente o despacho constante do aviso n. 53, de 20 de maio do corrente anno, sobre entrega de estudos da variante de Itapipoca e cuja reconsideração a Companhia pede. (*Diario Official* de 6 de julho de 1913.)
		1913 — 31 de julho .	Aviso n. 92 — Concede permissão a Boris Frère para construir um desvio entre os kilometros 111 e 112 da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official* de 5 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de agosto.	Aviso n. 101 — Em additamento ao aviso n. 32, de 16 de abril ultimo, declara que o material rodante autorizado a ser incluido em folha de medição só entrará em serviço á proporção que forem inaugurados os trechos integrantes de 328 kilometros de linhas a que é destinado, e deve ser distribuido por esses trechos segundo as necessidades do serviço em cada um. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Ceará-Piauhy.	1913 — 13 de agosto.	Aviso n. 102 — Autoriza a Companhia importar 43.500 kilos de superstructura metallica para a ponte da estaca 173 da linha de Iguatú a Macapá, no prolongamento da Baturité. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 13 de agosto.	Aviso n. 108 — Autoriza a Companhia a importar 798 kilos de superstructuras metallicas destinadas ás pontes entre os kilometros 52,234 e 139,680 na linha do ramal de Uruburetama. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1913.)
		1913 — 21 de agosto.	Aviso n. 115 — Rectifica o aviso 49, de 12 de maio ultimo, no sentido de ficar permittido o emprego de dormentes de 0,^{m}13 × 0,^{m}18 × 1,^{m}80, ou..... 0,^{m}14 × 0,^{m}17 × 1,^{m}80, a razão de 1.550 por kilometro nas tangentes e curvas do raio maior de 250 metros e de 1.660 nas curvas de raio menor de 250 metros, contanto que sejam pagos sómente 1.400 dormentes por kilometro. (*Diario Official* de 23 de agosto de 1913.)
		1913 — 23 de agosto.	Aviso n. 123 — Autoriza o estabelecimento de uma parada no kilometro 17 da Estrada de Ferro de Baturité. (*Diario Official* de 27 de agosto de 1913.)
		1913 — 7 de outubro.	Aviso n. 146—Declara que, de accordo com a Companhia, fica dilatado por mais um anno o prazo de que cogita a clausula XXX do contracto autorizado pelo decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1910, e autorizado o proseguimento dos mesmos estudos por commissão da Inspectoria Federal das Estradas. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1913.)
		1913 — 8 de outubro.	Decreto n. 10.473 — Proroga até 31 de outubro do corrente anno o prazo para a conclusão do prolongamento da Estrada de Ferro Sobral, de Ipú a Cratheús. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1913.)
		1913 — 29 de outubro	Aviso n. 159 — Tendo em vista os requerimentos da Companhia «South American Railway Construction, limited», de 18 de agosto, 8 de setembro e 7 de outubro do corrente anno, concernentes não só á utilização na Estrada de Ferro do Sobral, a titulo de emprestimo, de uma ou duas locomotivas e uns dez carros de gado, parte integrante do material adquirido por conta do Governo para o apparelhamento das linhas em construcção, como tambem a falta de officinas para reparação do material rodante; tendo em vista, outrosim, as informações que sobre o assumpto foram prestadas nos vossos officios ns. 1.213, 1.216 e 1.217, de 10, 1.221, de 11, 1.234, de 14, e 1.238 de 15 do corrente mez ; e Considerando que a referida Estrada de Ferro do Sobral já estava em trafego por occasião do contracto celebrado de accordo com o decreto n. 8.711, de 10 de maio de 1911, tendo sido o seu arrendamento transferido á requerente em virtude do termo de 4 de fevereiro de 1910, pelo qual a requerente ficou subrogada em todos os direitos e obrigações decorrentes do contracto do mesmo arrendamento; Considerando que, assim sendo, a Estrada de Ferro do Sobral não póde estar comprehendida entre aquellas para cujo completo estabelecimento deve ser fornecido, por conta do Governo, o necessario material ; Considerando que, deste modo, pretenda a requerente desconhecer as obrigações que lhe corram, em

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			virtude das clausulas X, XI e XIV do contracto de 16 de maio de 1911, de fazer á sua custa os serviços de conservação, renovação e accrescimo do material rodante, levando as despezas á conta de capital ou de custeio, de accordo com as clausulas IV e VI, para que o trafego se execute, constantemente, com cuidado, exactidão e presteza (clausula XIX); d'onde a obrigação tambem de estabelecer as officinas proprias para o reparo do material rodante das linhas em trafego ; Occorrendo, porém, que o material de que se trata não tem de ser applicado desde já no serviço das linhas a que se destina, e urgindo providenciar de modo a que não soffram os interesses publicos que estão ligados á segurança e regularidade do trafego, descurado pela requerente, resolvo: *a*) autorizar que seja empregado neste trafego o material rodante adquirido pelo Governo para as linhas em construcção,devendo ser a importancia deste material descontada na primeira folha de medição ; *b*) manter a multa de que trata o aviso n. 70, de 16 de junho do corrente anno ; *c*) impôr a multa de dez contos de réis (10:000$000), de accordo com a clausula LII, por não ter a requerente augmentado o material rodante julgado por ella propria insufficiente, apezar de frequentes exigencias da fiscalização, contravindo assim ao disposto na clausula XI. (*Diario Official* de 30 de outubro de 1913.)
	Rêde Ceará - Piauhy. . . .	1913 — 19 de novembro	Aviso n. 164 — Multa a Companhia arrendataria em 2:000$, por queimar abusivamente lenha em suas locomotivas. (*Diario Official* de 22 de novembro de 1913.)
		1913 — 19 de novembro	Aviso n. 165 — Determina uma nova tomada de contas referente ao 2º semestre de 1912, e que a quota a recolher para integração do respectivo preço annual, essas e outras quantias, sejam exaradas por extenso, mencionando-se sempre se as quotas de arrendamento foram recolhidas, e em que datas, e glozando-se a differença encontrada na tomada de contas alludida. (*Diario Official* de 22 de novembro de 1913.)
		1913 — 29 de novembro	Aviso n. 169 — Approva o novo horario de trens mixtos da Estrada de Ferro Sobral. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1913.)
		1913 — 29 de novembro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a Companhia pede que seja estabelecida uma base para o fornecimento de material rodante necessario para corresponder á intensidade do trafego, tomando-se como média as proporções que enumera para cada especie de material. (*Diario Official* de 12 de dezembro de 1913.)
		1913 — 9 de dezembro	Aviso n. 173 — Autoriza a Companhia importar, para construcção da linha de Campo Maior a Amarração, 3.000 toneladas de trilhos e accessorios e 12 apparelhos de mudança de linha e o material rodante e de tracção que menciona. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1913.)
		1913 — 15 de dezembro	Aviso n. 176 — Autoriza a Companhia importar 234.865 toneladas de superstructuras metallicas destinadas a construcção de pontes na linha Iguatú-Macapá, entre os kilometros 32 e 72,100. (*Diario Official* de 17 de dezembro de 1913.)
		1913 — 20 de dezembro	Aviso n. 177 — Estabelece para os dormentes autorizados pelo aviso n. 115, de 21 de agosto do corrente

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
	Rêde Ceará-Piauhy		anno, os preços de 1$806, ouro, quando empregados nos trechos das linhas a que se referem os decretos ns. 8.307 e 8.352, de 20 de outubro e de 8 de novembro de 1910 e de 2$489, papel, quando empregados nas outras linhas que fazem objecto do contracto de 16 de maio de 1911, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1913.)
			* * *
34	**Rêde Fluminense**	1881 — 25 de novembro	Decreto n. 7.918 — Approva as tarifas e condições regulamentares para o transporte de passageiros e mercadorias entre a povoação de Desengano e a cidade do Rio Preto, na Estrada de Ferro União Valenciana.
		1906 — 31 de outubro.	Aviso n. 307 — Approva o horario para os trens desta estrada.
		1910 — 23 de junho. .	Decreto n. 8.077—Constitue a Rêde de Viação Fluminense. (*Diario Official* de 30 de outubro de 1910.)
		1910 — 19 de julho. .	Aviso n. 68 — Manda proceder aos estudos das ligações da Linha Auxiliar a Vassouras, na Central do Brazil, passando pela cidade de Vassouras, e a Estrada de Ferro Sapucahy, no ponto mais conveniente entre Sant'Anna e Barra do Pirahy, bem como das linhas de ligação das Estradas de Ferro Valenciana e Rio das Flôres, entre Valença e Tabôas e finalmente a ligação de Juiz de Fóra, passando por Lima Duarte, a Bom Jardim, ou ponto mais conveniente, devendo ser immediatamente iniciada a construcção das referidas linhas.
		1910 — 3 de setembro.	Aviso n. 69 — Communica ao ministro da Fazenda que chegou a accordo com as directorias das Estradas de Ferro União Valenciana e Commercio a Rio das Flores, para acquisição pelo Governo Federal da Estrada de Ferro Rio das Flores com 53 kilometros de extensão e mais 17 de linha preparada, entre a estação do Commercio, da Central do Brazil e a de Parahybuna, pelo preço global de 530:000$ e para a acquisição da Estrada de Ferro União Valenciana, de Desengano, da Central do Brazil, a Rio Preto, na extensão de 63 kilometros, 368 metros, pelo preço de 10:000$ por kilometro. Pagamento em apolices de 5 %, papel.
		1911 — 31 de maio. .	Decreto n. 8.764 — Abre o credito de 430:000$ para a construcção desta rêde. (*Diario Official* de 2 de junho de 1911.)
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.989 — Abre o credito de 1.500:000$ para os estudos e construcção desta rêde. (*Diario Official* de 30 de setembro de 1911.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.249 — Abre o credito de 1.750:000$, para os trabalhos de construcção desta rêde. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.538 — Abre o credito de 2.000:000$ para occorrer ás despezas com os serviços nas diversas linhas e ramaes desta rêde. (*Diario Official* de 26 de abril de 1913.)
		1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.935 — Autoriza a emissão de apolices na importancia de 50:000$, juros de 5 %, papel, para acquisição da Ferro Carril Vassourense. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1912.)
			* * *
35	**Rêde Paraná-Santa Catharina**	1893 — 6 de maio . .	Decreto n. 1.386 — Autoriza a Empreza União Industrial dos Estados do Brazil a transferir á Companhia S. Paulo-Rio Grande a concessão relativa á Estrada de Ferro Itararé a Cruz Alta.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1895 — 13 de fevereiro	Decreto n. 1.963 — Approva os estudos definitivos dos trechos da Estrada de Ferro de Itararé á Cruz Alta, do rio Uruguay ao Porto da União e deste ultimo ponto a Itararé.
		1895 — 13 de fevereiro	Decreto n. 1.964 — Approva os estudos definitivos do ramal de Ijuhy, da Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta.
		1895 — 7 de março. .	Decreto n. 1.983 A — Autoriza a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, cessionaria da Estrada de Ferro Itararé a Cruz Alta e ramaes, transferir á «Compagnie des Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens» a parte da sua concessão relativa ao trecho de Cruz Alta ao rio Uruguay e o ramal de Ijuhy Grande, de Cruz Alta ao Povo Novo.
		1895 — 9 de março. .	Decreto n. 1.984 — Approva os estudos definitivos do ramal de Guarapuava, da Estrada de Ferro Itararé á Cruz Alta, com 150,300 kilometros de extensão.
		1895 — 14 de março .	Decreto n. 1.991 — Approva novas instrucções regulamentares e tarifas para o transporte de passageiros e mercadorias na Estrada de Ferro do Paraná.
		1895 — 17 de outubro.	Decreto n. 2.133 — Approva definitivamente algumas alterações das Tarifas da Estrada de Ferro do Paraná, approvadas pelo decreto n. 1.991, de 14 de março.
		1898 — 25 de julho. .	Decreto n. 2.945 — Approva os estudos definitivos e orçamentos das variantes de Pitanguy ao Carambehy e de Entre Rios ao Virá, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1899 — 10 de abril. .	Aviso n. 102 — Autoriza reduzir a tarifa na parte referente a mobilias, na Estrada de Ferro do Paraná.
		1900 — 25 de junho. .	Decreto n. 3.691 — Fixa, provisoriamente, em 7.564:200$ o capital empregado no trecho comprehendido entre as estações de Pirahy e Antonio Rebouças, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1900 — 8 de outubro .	Decreto n. 3.792 — Approva as instrucções regulamentares e tarifas para a Estrada de Ferro Itararé ao rio Uruguay.
		1901 — 7 de março. .	Decreto n. 3.947 — Altera algumas e consolida todas as clausulas dos decretos relativos á concessão da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1901 — 20 de novembro	Aviso n. — Fixa em 61,500 kilometros a extensão entre Rebouças e Rio Claro, de conformidade com a clausula XIV, do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901.
		1902 — 2 de junho . .	Decreto n. 4.418 — Supprime da concessão o ramal de Prudentopolis a Oitiveiros e transfere a respectiva garantia de juros para o ramal da cidade de São Francisco.
		1903 — 11 de junho. .	Decreto n. 4.881 — Approva uma modificação do traçado, na secção a que se refere o decreto n. 4.167, de 16 de setembro de 1901, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1903 — 28 de junho. .	Decreto n. 4.909 — Approva os estudos, na extensão de 35 kilometros, do novo traçado em revisão do approvado pelo decreto n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895, referente a esta estrada.
		1904 — 8 de março. .	Decreto n. 5.159 — Approva a revisão dos estudos, na extensão de 25 kilometros, até a villa de Jaguariahyva.
		1904 — 12 de março .	Aviso n. 209 — Autoriza o deposito de £ 84.375 para a construcção de 25 kilometros, de Pirahy a Jaguariahyva.
		1904 — 8 de novembro	Aviso n. 713 — Approva o horario para os trens mixtos entre as estações de Ponta Grossa e Porto da União.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1904 — 29 de novembro	Decreto n. 5.378 — Contracta com o engenheiro Carlos João Fröjd Westerman o arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná.
		1905 — 12 de janeiro.	Aviso n. 12 — Declara mantidas, provisoriamente, as alterações de tarifas concernentes á herva-matte, mandadas vigorar a titulo de experiencia pelo aviso n. 240, de 9 de novembro de 1903, na Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1905 — 30 de janeiro .	Aviso n. 32 — Autoriza a Companhia S. Paulo-Rio Grande levantar £ 50.000 por conta do deposito da linha de S. Francisco.
		1905 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.520 — Approva as plantas e o orçamento da variante Brüdenthal da linha de S. Francisco na extensão de 9.800 metros, entre as estacas 2.709 + 10 e 3.248.
		1905 — 1 de agosto. .	Decreto n. 5.627 — Altera a classificação de varios artigos das tarifas em vigor na Estrada de Ferro do Paraná. (*Diario Official* de 13 de dezembro de 1905.)
		1905 — 9 de setembro	Aviso n. 261 — Approva a planta e orçamento, na importancia de 11:226$446, para a construcção de uma ponte de oito metros de vão, no kilometro 53,800, da linha da Lapa ao Rio Negro.
		1905 — 10 de outubro	Decreto n. 5.720 — Approva os estudos definitivos do trecho entre Jaguariahyva e S. Pedro de Itararé, na extensão de 97,400 kilometros. (*Diario Official* de 15 de outubro de 1905).
		1906 — 20 de março .	Aviso n. 2 — Approva a despeza de 9:064$239 effectuada pelo arrendatario da estrada com a reconstrucção da ponte sobre o rio Varzea, no kilometro 53,800 da linha da Lapa ao Rio Negro, correndo a despeza por conta do fundo de que trata o § 9º, clausula XXVIII, do decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 1904.
		1906 — 18 de abril . .	Decreto n. 5.977 — Approva as clausulas para o contracto referente ao arrendamento da Estrada de Ferro D. Thereza Christina e a construcção das obras de melhoramento do porto de Massiambú, no Estado de Santa Catharina. (*Diario Official* de 23 de setembro de 1906).
		1906 — 23 de outubro.	Decreto n. 6.194 — Fixa, provisoriamente, em 4.188:930$ e 1.755:930$ os capitaes correspondentes aos trechos de Rebouças á margem direita do rio Iguassú, com 139,631 kilometros; e de Pirahy a Jaguariahyva, com 58,531 kilometros de extensão. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1906.)
		1906 — 19 de dezembro	Portaria, approvando o novo quadro e tabella de vencimentos do pessoal da E. F. S. Paulo-Rio Grande (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1906.)
		1907 — 17 de janeiro.	Aviso n. 4 — Autoriza a inclusão da herva-matte na Tarifa da E. F. D. Thereza Christina para generos de exportação em geral (tarifas 6ª, classe 3ª), provisoriamente e a titulo de experiencia, com o abatimento de 20 %.
		1907 — 28 de fevereiro	Decreto n. 6.395 — Approva os estudos definitivos do trecho da linha Itararé, comprehendido entre Jaguariahyva e a Colonia Mineira, na extensão de 105,800^{m}, reduzido o orçamento a 4.603:829$607.
		1907 — 13 de junho. .	Decreto n. 6.523 — Declara que ficam substituidos os arts. 5º, § 2º, 11º, paragrapho unico, 29, 32, 53, 64, § 3º; 66, 120 e 127, § 2º das Instrucções Regulamentares e tarifas approvadas pelo decreto n. 3.792, de 8 de outubro de 1900, para a E. de F. S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 9 de julho de 1907.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1907 — 20 de junho. .	Decreto n. 6.533 — Fixa os prazos para conclusão dos trabalhos de construcção da linha União da Victoria ao rio Uruguay, S. Francisco ao rio Paraná e do ramal de Jaguariahyva ao valle do rio Paranapanema e proroga o prazo para apresentação dos estudos. (*Diario Official* de 11 de agosto 1907.)
	1907 — 6 de agosto. .	Aviso n. 270 — Declara que na adopção dos melhoramentos que a estrada de ferro S Paulo-Rio Grande pretende introduzir nos seus serviços, na fórma do seu contracto, as despezas devem correr por conta do capital de construcção e estabelecimento da estrada, e o que for despendido com indemnizações exclusivamente por conta da companhia. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1907.)
	1907 — 3 de outubro .	Aviso n. 330 — Approva as condições propostas por esta estrada para construcções de ramaes particulares. (*Diario Official* de 4 de outubro de 1907.)
	1907 — 7 de novembro	Decreto n. 6.716 — Approva o projecto, orçamento e local para a estação de S. Pedro de Itararé e a suppressão de duas estações entre Jaguariahyva e Itararé. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1907.)
	1907 — 13 de dezembro	Decreto n. 6.776 — Approva as plantas e orçamento para construcção de armazens de cargas nas estações de Antonio Rebouças, Roxoroiz, Dorison e Paulo de Frontin, devendo a despeza correspondente, na importancia total de 16:135$880, ser levada á conta do custeio. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1907.)
	1908 — 8 de fevereiro	Aviso n. 47 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que, por despacho de 8 de janeiro de corrente anno, publicado no *Diario Official* de 11 do mesmo mez, ficou a companhia concessionaria desta estrada de ferro autorizada a depositar a importancia necessaria á construcção do trecho de Porto União ao rio Uruguay. (*Diario Official* de 12 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 10 de fevereiro	Aviso n. 14 — Approva o orçamento organizado pelo arrendatario da E. F. do Paraná, para as despezas do custeio no corrente exercicio, na importancia de 3.557:140$000. (*Diario Official* de 11 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 12 de fevereiro	Aviso n. 51 — Resolve que o prazo de seis mezes de que trata a clausula XII, do termo assignado em 7 de dezembro de 1907, autorizando o contracto dos materiaes necessarios á construcção da linha do Porto União ao rio Uruguay, seja contado, por equidade, a partir da data do mencionado termo. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1908.)
	1908 — 25 de abril. .	Aviso n. 135 — Defere o requerimento em que é solicitada a dispensa das exigencias constantes da clausula VI, do decreto n. 6.533, de 20 de junho de 1907, para os trabalhos de construcção da linha de União da Victoria ao rio Uruguay, visto que taes trabalhos estão sendo executados de accôrdo com os estudos approvados pelo decreto n. 1.963, de 13 de fevereiro de 1895.
	1908 — 6 de agosto. .	Decreto n. 7.059 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do trecho de 230 kilometros e 870 metros da linha de S. Francisco ao rio Paraná a contar do kilometro 132 + 363 metros. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1908.)
	1908 — 26 de setembro	Aviso n. 119 — Autoriza o accôrdo de trafego mutuo da E. F. Paraná com a Estrada de Ferro Norte do

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
			Paraná, mediante modificações em algumas cl sulas e substituição de outras. (*Diario Official* de 17 de setembro de 1908.)
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1909 — 1 de junho. .	Portaria autorizando a E. F. S. Paulo-Rio Grande a vantar mais 2.000.000 sterlinos e a depositar-os *Société Générale*, nos termos das clausula XLI XLIII do decreto n. 3.947, de 7 de março de 19 (*Diario Official* de 2 de junho de 1909.)
		1909 — 25 de setembro	Decreto n. 7.567 — Concede autorização á Companhia de F. Santa Catharina para funccionar na Republic (*Diario Official* de 3 de outubro de 1909.)
		1909 — 30 de setembro	Decreto n. 7.575 — Prorroga por mais dous anno prazo a que se refere a clausula IV do decre n. 6.533, de 20 de junho de 1907, de apresenta dos estudos definitivos do ramal Jaguariahyva valle do Parapanema. (*Diario Official* de 14 de outubro de 1909.)
		1909 —	Aviso, approvando o accôrdo de trafego mutuo, pro sorio, entre esta estrada e a Sorocabana. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1909.)
		1910 — 11 de janeiro.	Aviso n. I — Approva as modificações das tarifas actua da E. F. D. Thereza Christina quanto a passage de 1ª e 2ª classes, cereaes, materiaes de construcç e de instrumentos agricolas aratorios, a começar 1 de fevereiro de 1910.
		1910 — 20 de janeiro.	Decreto n. 7.828 — Concede autorização a Compan E. F. Santa Catharina para continuar a funccion na Republica. (*Diario Official* de 12 de julho de 1910.)
		1910 — 9 de fevereiro.	Decreto n. 7.863 — Approva as clausulas do contra com a Companhia Estrada de Ferro Santa Cathar para a concessão da subvenção de 15:000$ por lometro, para a construcção da linha ferrea do po de Itajahy até o ponto mais conveniente das ter devolutas, no sul das cabeceiras do rio Itajahy Oeste. (*Diario Official* de 17 de fevereiro de 1910.)
		1910 — 29 de março.	Portaria approvando quadro e tabella de vencimen do pessoal da linha de S. Francisco, da Estrada Ferro S. Paulo-Rio Grande.
		1910 — 31 de março .	Decreto n. 7.928 — Autoriza a revisão do contract construcção e a transferencia e reversão dos c tractos de arrendamento das estradas de ferro Paraná e D. Thereza Christina. (*Diario Official* de 26 e 27 de abril de 1910.)
		1910 — 22 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de formidade com o accôrdo de trafego mu suppram essas estradas umas ás outras, (Sor bana, Paraná e S. Paulo-Rio Grande) o mat neccessario para occorrer ao transporte de me dorias, que se acham accumuladas.
		1910 — 6 de outubro.	Decreto n. 8.270 — Incorpora á rêde desta estra estrada de ferro que, do Assumpção, capita Paraguay, se dirija á foz do Iguassú ou outro p mais conveniente nas proximidades das Sete Que (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)
		1910 — 13 de outubro	Decreto n. 8.297 — Approva os estudos definitivos e p pectivo orçamento na importancia total 5.381:276$203, do trecho comprehendido en barra do rio Negrinho, no kilometro 276 e a f do rio Negro, nos kilometros 347, 946, da linh S. Francisco, da E. F. S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 19 de outubro de 1910.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.314 — Approva os estudos e o orçamento, na importancia total de 445:032$798, da ligação da Estrada de Ferro do Paraná com a linha de São Francisco, desta Estrada, na cidade do Rio Negro. (*Diario Official* de 26 de outubro de 1910.)
	1911 — 29 de março .	Decreto n. 8.632 — Abre o credito de 746:403$44, suppletnentar á consignação—Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, verba 5ª do orçamento de 1910. (*Diario Official* de 31 de março de 1911.)
	1911 — 4 de maio . .	Decreto n. 8.701 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento para a modificação da linha em trafego da E. F. Paraná, entre Serrinha e o kilometro 124,445, passando pelo porto Amazonas. (*Diario Official* de 9 de maio de 1911.)
	1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara á E. F. S. Paulo-Rio Grande, que a Inspectoria Federal das Estradas está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo, os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
	1911 — 22 de novembro	Decreto n. 9.125 — Prorroga por quatro mezes improrogaveis, o prazo estabelecido na clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para a reconstrucção da linha em trafego da E. F. Paraná. (*Diario Official* de 1 de dezembro de 1911.)
	1911 — 29 de novembro	Decreto n. 9.135 — Autoriza a incorporação da E. F. Santa Catharina á rêde ferro-viaria Paraná-Santa Catharina e dá outras providencias. (*Diario Official* de 9 e 30 de dezembro de 1911.)
	1911 — 20 de dezembro	Decreto n. 9.225 — Prorroga, por um anno, o prazo a que se refere a clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para esta companhia apresentar os estudos definitivos da linha do Porto da União á foz do Iguassú. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1911.)
	1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.250 — Autoriza a revisão dos contractos celebrados com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em virtude dos decretos ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910, e dá outras providencias. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)
	1912 — 10 de janeiro.	Aviso n. 3 — Approva a tomada de contas da E. F. São Paulo-Rio Grande, referente ao 1º semestre de 1911.
	1912 — 31 de janeiro.	Decreto n. 9.357 — Approva a planta das modificações a serem effectuadas nas officinas da E. de Ferro do Paraná, em Ponta Grossa e orçamento na importancia maxima de 126:117$263. (*Diario Official* de 7 de fevereiro de 1912.)
	1912 — 5 de fevereiro.	Aviso n. 10 — Autoriza a Companhia E. F. S. Paulo-Rio Grande installar na estação de Itararé uma balança de capacidade de 40 toneladas, na importancia de 6:286$521, sendo a metade levada á conta de custeio da linha de Itararé. (*Diario Official* de 6 de fevereiro de 1912.)
	1912 — 23 de fevereiro	Aviso n. 12 — Approva a tomada de contas da E. F. D. Thereza Christina, relativa ao 1º semestre de 1911, devendo a contribuição por parte do Governo, correspondente a um terço do *deficit* verificado, obedecer á liquidação annual, como preceitua a alinea *a*

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			da clausula VII, do decreto. n. 7.928, de 1910, não por semestre como se praticou na presente. (*Diario Official* de 24 de fevereiro de 1912.)
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1912 — 20 de março.	Decreto n. 9.450 — Approva o projecto para construcção de um triangulo de reversão na estação de Morrates da E. F. do Paraná, e orçamento de 10:992$644. (*Diario Official* de 30 de março de 1912.)
		1912 — 23 de março.	Aviso n. 32 — Declara que, em virtude da reclamação feita pela Associação Commercial do Paraná contra a differencial que a E. F. do Paraná quer estabelecer para os fretes de Paranaguá e Antonina, equiparados pelo contracto, e contra a cobrança do imposto sobre fretes e passagens, incluindo a taxa de depressão cambial e finalmente contra o modo seguido pela companhia para arredondar as fracções maiores ou menores de 40 réis de frete, fica esta Inspectoria autorizada a entrar em accôrdo com a companhia, no sentido de normalizar os pontos da reclamação, que só poderá ser attendida nos pontos que não contrariarem as disposições do contracto e das tarifas approvadas para a E. F. do Paraná, devendo ser o Ministerio ouvido, e sujeito a approvação o que for combinado.
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.545 — Approva as plantas para construcção das estações e mais edificios de madeira da linha de S. Francisco e respectivos orçamentos. (*Diario Official* de 2 de maio de 1912.)
		1912 — 21 de maio. .	Aviso n. 68 — Approva o typo de um deposito de madeira para duas locomotivas a ser construido na linha de S. Francisco e o orçamento de 20:302$409. (*Diario Official* de 23 de maio de 1912.)
		1912 — 28 de junho. .	Aviso n. 85 — Approva as bases do accôrdo firmado entre o chefe do 12º Districto e a companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, no sentido de attender, sem contrariar as disposições do contracto e das tarifas approvadas para a E. F. do Paraná, aos diversos pontos da reclamação feita pela Associação Commercial desse Estado. (*Diario Official* de 3 de julho de 1912.)
		1912 — 6 de julho . .	Aviso n. 92 — Approva o reconhecimento da variante de 110 kilometros, entre os rios Tijucas e Paraty, da linha que liga a cidade de Porto Alegre ao ramal de S. Francisco, da E. F. S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 7 de julho de 1912).
		1912 — 24 de julho .	Aviso n. 100 — Approva o orçamento da despeza de custeio da E. F. do Paraná, concernente ao exercicio de 1912, na importancia de 5.852:038$, excluida, porém, a verba de 2.500:000$ relativa á quota de arrendamento, e reduzida a 12:000$ a lenha, ficando, pois, fixada em 3.226:038$, a importancia maxima a despender com o referido custeio. (*Diario Official* de 25 de julho de 1912.)
		1912 — 6 de agosto. .	Aviso n. 28 — Remette ao Tribunal de Contas a exposição de motivos com referencia ao contracto da incorporação da E. F. Santa Catharina a esta rêde, de que se refere o decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1911, e sobre a qual o Presidente proferiu despacho determinando o registro do contracto sob sua responsabilidade. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1912.)
		1912 — 9 de agosto. .	Aviso n. 110 — Autoriza a construcção de duas linhas auxiliares na estação de Ponta Grossa, levando a despeza maxima de 20:607$290 á conta de capital.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.720 — Approva as plantas para o prolongamento do desvio Ypiranga, da E. F. do Paraná e o orçamento de 12:276$021. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.723 — Approva as plantas para construcção de um triangulo de reversão na estação de Curityba e orçamento de 41:478$775. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 14 de agosto.	Decreto n. 9.726 — Approva os projectos e respectivos orçamentos das estações e mais edificios a se reconstruir de alvenaria, na linha de S. Francisco. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 30 de agosto.	Despacho do Tribunal de Contas negando registro á revisão dos contractos celebrados com a companhia E. F. São Paulo Rio Grande, em virtude dos decretos ns. 7.928 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 3 de setembro de 1912.)
		1912 — 4 de setembro.	Decreto n. 9.752 — Approva a tabella complementar de preços de alvenaria a empregar na construcção de diversas linhas desta rêde. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1912.)
		1912 — 14 de setembro	Decreto n. 9.765 — Autoriza o Ministro da Fazenda a emittir titulos no valor de £ 2.400.000, ou frs. 60.480.000, ou marcos 49.200.000, ao juro annual de 4 %, ouro, para pagamento de serviços contractados com a Companhia E. F. Santa Catharina. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1912.)
		1912 — 30 de setembro	Vise — Concede prorogação de prazo para reconstrucção da linha entre Serrinha e o kilometro 124 da E. F. do Paraná, pagando, porém, a companhia a multa prevista no contracto. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1912.)
		1912 — 31 de outubro	Aviso n. 130 — Approva o accôrdo firmado entre esta companhia e o governo do Paraná, para cobrança do imposto de 10 % sobre os transportes effectuados para E. F. do Paraná, reservada ao Ministerio da Viação a competencia para autorizar e approvar qualquer alteração futura.
		1912 — 6 de novembro	Decreto n. 9.860 — Abre o credito extraordinario de 200:000$, para occorrer ás despezas com os estudos da E. F. Santa Catharina, no corrente exercicio. (*Diario Official* de 9 de novembro de 1912.)
		1912 — 28 de novembro	Aviso n. 138 — Declara que a despeza com as obras de amparo do leito da linha, no trecho do rio do Peixe, deve ser feita por conta da construcção, visto não ter sido feito o recebimento do referido trecho. (*Diario Official* de 30 de novembro de 1912.)
		1912 — 30 de novembro	Aviso n. 140 — Autoriza a companhia construir, por conta do custeio, um desvio e um posto telegraphico, entre Jaguariahyva e Fabio Rego, até o maximo de 13:799$955. (*Diario Official* de 5 de dezembro de 1912.)
		1912 — 7 de dezembro	Decreto n. 9.910 — Approva os estudos definitivos do trecho do ramal de Guarapuava, entre os kilometros 53 e 146 e respectivo orçamento de 6.201:290$950. (*Diario Official* de 14 de dezembro de 1912.)
		1912 — 11 de dezembro	Decreto n. 9.928 — Autoriza esta companhia ampliar os desvios existentes em Jaboticabal, Entre Rios, Vallinhos, Teixeira Soares, Fernandes Pinheiro e Iraty, bem como o armazem de mercadorias de Pirahy, devendo a despeza maxima de 53:449$634 ser levada á conta de custeio. (*Diario Official* de 14 de dezembro de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.947 — Autoriza esta companhia adquirir material rodante e de tracção, destinado á E. F. d Paraná, cuja despeza, até o maximo de 5.620:000 deve ser levada á conta de capital, depois de dev damente justificada e apurada. (*Diario Official* de 21 de dezembro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 147 — Autoriza a companhia incluir nas cont do custeio das estradas de ferro S. Paulo-R Grande e Paraná, em partes iguaes, a despeza ma xima de 7:800$ feita com aluguel e illuminação d casa occupada por seus escriptorios em Curityb até que fique concluida a ampliação da estação d mesma cidade.
		1912 — 26 de dezembro	Decreto n. 9.967 — Concede a esta companhia auto zação para construir e explorar uma estação mar tima no porto de S. Francisco, em Santa Catharin (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1912.)
		1912 — 26 de dezembro	Decreto n. 9.968 — Approva o projecto para reco strucção do tunnel do kilometro 123,430, da linha d S. Francisco. (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1912.)
		1912 — 30 de dezembro	Aviso n. 88 — Communica ao Ministerio da Fazend para que materiaes e em virtude de que contract gosa esta companhia de isenção de direitos. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 10.012 — Abre o credito especial de..... 1.372:175$818, ouro, para pagamento das garanti de juros das estradas de ferro Norte do Brazil S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1913.)
		1913 — 14 de fevereiro	Decreto n. 10.064 — Approva os estudos definitivos 1ª secção do ramal de Guarapuava. (*Diario Official* de 18 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.089 — Abre o credito extraordinario 250:000$ para os estudos dos prolongamentos e m maes da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1913.)
		1913 — 3 de março, .	Aviso n. 11 — Approva o projecto de cerca a ser co struida em 66,930 kilometros de linha da Estrada Ferro de Paraná e o orçamento de 133:860$000. (*Diario Official* de 4 de março de 1913.)
		1913 — 2 de abril . .	Decreto n. 10.155 — Modifica as clausulas I, n. 6 e LXX do decreto n. 9.250, de 28 de dezembro de 1911, q autorizou a revisão dos contractos celebrados c esta companhia, em virtude dos decretos ns. 7.9 e 8.270, de 31 de março e 6 de outubro de 1910. (*Diario Official* de 13 de abril de 1913.)
		1913 — 5 de abril . .	Aviso — Proroga por dous mezes o prazo para apres tação dos documentos referentes ás tomadas de c tas da Estrada de Ferro do Paraná e linha Itar Uruguay, devendo as contas dos semestres seguin serem liquidadas nos prazos estabelecidos pela p taria de 2 de janeiro de 1897. (*Diario Official* de 8 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril . .	Decreto n. 10.158 — Approva os estudos definitivos orçamento de modificações que devem ser effectua no ramal de Morretes a Antonina. (*Diario Official* de 12 de abril de 1913.)
		1913 — 9 de abril . .	Decreto n. 10.159 — Approva os projectos para substitui de trilhos e lastramento da linha de Paranaguá a C tyba e orçamentos de 2.049:339$663 e 648:645$ (*Diario Official* de 12 de abril de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1913 — 16 de abril . .	Portaria — Approvando o quadro do pessoal e respectiva tabella de vencimentos para a Estrada de Ferro de Santa Catharina. (*Diario Official* de 11 de maio e rectificação no de 4 de julho de 1913.)
	1913 — 16 de abril . .	Aviso n. 31 — Autoriza construir novas carvoeiras em diversas estações da Estrada de Ferro de Paraná, sendo a despeza, até o maximo de 3:376$010 para cada uma, levada á conta de capital. (*Diario Official* de 9 de maio de 1913.)
	1913 — 18 de abril . .	Aviso n. 34 — Approva o projecto para estabelecimento de novas balanças em diversas estações da Estrada de Ferro do Paraná e orçamento maximo de..... 17:102$418, que será levado á conta de capital. (*Diario Official* de 19 de abril de 1913.)
	1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.193 — Approva os estudos definitivos das modificações a serem feitas no trecho de Serrinha a Curityba e orçamento de 4.468:716$679. (*Diario Official* de 27 de abril de 1913.)
	1913 — 23 de abril . .	Decreto n. 10.196 — Proroga por mais tres mezes o prazo estabelecido na clausula XI do decreto n. 7.928, de 31 de março de 1910, para a reconstrucção da linha em trafego entre Serrinha e o kilometro 124, da Estrada de Ferro do Paraná. (*Diario Official* de 27 de abril de 1913.)
	1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.205 — Approva os estudos definitivos das modificações a serem feitas no trecho em trafego entre Serrinha e Rio Negro e orçamento de..... 6 558:982$167. (*Diario Official* de 7 de maio de 1913.)
	1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.206 — Approva os estudos definitivos da linha de S. Francisco, entre União da Victoria e o rio Paraná, na extensão de 723,989 kilometros, e orçamento de 83.763:353$435. (*Diario Official* de 25 de maio de 1913.)
	1913 — 8 de maio . .	Aviso n. 44 — Autoriza a construcção de uma segunda linha telegraphica entre Curityba e Morretes, podendo utilizar para postes os trilhos imprestaveis retirados do trecho da Serra, sendo a despeza até o maximo de 25:200$ levada á conta de capital. (*Diario Official* de 11 de maio de 1913.)
	1913 — 21 de maio . .	Decreto n. 10.227 — Approva os estudos definitivos das modificações na linha de Curityba a Ponta Grossa, na Estrada de Ferro do Paraná, entre os kilometros 124 + 230 e Ponta Grossa. (*Diario Official* de 25 de maio de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.232 — Approva os projectos e orçamentos de diversas obras a executar na Estrada de Ferro do Paraná. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.233 — Proroga até 20 de agosto de 1913 o prazo estipulado para apresentação das tarifas da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (*Diario Official* de 3 de junho de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.235 — Approva os projectos e orçamentos para installação de varias caixas dagua na Estrada de Ferro do Paraná. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
	1913 — 28 de maio . .	Decreto n. 10.237 — Approva os projectos de modificação da linha em trafego entre Curityba e Roça Nova, da Estrada de Ferro do Paraná e o orçamento de 292:943$939. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Paraná-Santa Catharina.	1913 — 4 de junho. .	Decreto n. 10.251 — Approva o projecto para constru-ção de um triangulo de reversão e de tres linh para desvio, em Banhado, Estrada de Ferro do P raná e orçamento de 36:043$575. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 12 de junho. .	Decreto n. 10.271 — Approva os projectos para execuç de melhoramentos do material rodante e de traçd da Estrada de Ferro do Paraná e orçamento 188:865$040. (*Diario Official* de 18 de junho de 1913.)
		1913 — 12 de junho. .	Aviso — Autoriza a companhia levantar £ 500 dos depositos que tem na Société Générale. (*Diario Official* de 13 de junho de 1913.)
		1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.275 — Proroga até 6 de novembro 1914 o prazo estipulado na clausula XI do decr n. 7.928, de 31 de março de 1910 para conclu das obras da linha de S. Francisco, entre Hans Porto União da Victoria. (*Diario Official* de 20 de junho de 1913.)
		1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.277 — Proroga até 6 de novembro prazos estipulados nos ns. 4 e 6 da clausula XI contracto autorizado pelo decreto n. 7.928, de de março de 1910. (*Diario Official* de 20 de junho de 1913.)
		1913 — 2 de julho . .	Decreto n. 10.318 — Abre o credito extraordinario 300:000$ para os estudos dos prolongamentos e maes da Estrada de Ferro de Santa Catharina. (*Diario Official* de 5 de julho de 1913.)
		1913 — 9 de julho . .	Decreto n. 10.330 — Approva o projecto de um edi para a estação de Jaguariahyva, da Estrada de F S. Paulo-Rio Grande e orçamento de 53:220$1 (*Diario Official* de 13 de julho de 1913.)
		1913 — 16 de julho. .	Decreto n. 10.345 — Approva o projecto para cons cção de um deposito de carros em Curityba, d nado á Estrada de Ferro do Paraná, e orçam maximo de 133:648$853. (*Diario Official* de 22 de julho de 1913.)
		1913 — 6 de agosto. .	Decreto n. 10.375 — Approva os estudos definitiv trecho da Colonia Mineira ao ponto terminal d mal de Paranapanema, na Estrada de Fer S. Paulo-Rio Grande, e orçamento de 7.927:876 (*Diario Official* de 12 de agosto de 1913.)
		1913 — 8 de agosto. .	Portaria — Resolve alterar o quadro do pessoal da de Itararé ao Rio Uruguay e respectivos vencim tos, a que se refere a portaria de 9 de junho de (*Diario Official* de 15 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de agosto .	Aviso n. 100 — Proroga por nove mezes, até 1 de de 1914, o prazo estipulado para conclusão d dastro da linha Itararé-Uruguay. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de agosto .	Aviso n. 103 — Resolve approvar o orçamento d trata a clausula XIV do contracto autorizado decreto n. 5.378, de 29 de novembro de 19 importancia total de 6.718:158$, correspondent despezas de custeio no corrente anno, da E de Ferro do Paraná, deduzida a parcella de 6 relativa á diaria do pessoal. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 3 de setembro.	Aviso n. 130 — Autoriza a companhia ampliar e m car o edificio da parada do logar denominado T e approva o projecto e orçamento maxi 2:475$002, a ser lançada á conta de custeio. (*Diario Official* de 6 de setembro de 1913.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Rêde Paraná-Santa Catharina.	1913 — 30 de setembro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede para providenciar sobre o pagamento dos juros a que se refere, visto ter terminado em 30 de junho ultimo o prazo para se effectuar o deposito requerido, sem que se tivesse realizado. (*Diario Official* de 8 de outubro de 1913.)
	1913 — 4 de outubro .	Aviso n. 145 — Autoriza a venda de 28.000 metros de trilhos dos que forem retirados da Estrada de Ferro do Paraná, mediante o pagamento á vista de 100$ por tonelada, devendo a respectiva importancia ser recolhida á Delegacia Fiscal do Paraná, correndo quaesquer despezas de carregamento e transporte por conta do comprador. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1913.)
	1913 — 8 de outubro .	Decreto n. 10.472 — Approva o projecto das officinas da Estrada de Ferro do Paraná, a serem construidas em Curityba, e o orçamento de 3.338:873$400. (*Diario Official* de 11 de outubro de 1913.)
	1913 — 14 de outubro.	Aviso n. 151 — Marca o prazo de 90 dias, sob pena de ser applicado o dispositivo da clausula XIV para a companhia apresentar novo projecto de estação que satisfaça o parecer do engenheiro-chefe do 12º Districto, visto o decreto n. 10.472, de 8 do corrente, ter approvado apenas os projectos e orçamentos para construcção das novas officinas em Curityba. (*Diario Official* de 16 de outubro de 1913.)
	1913 — 15 de outubro.	Decreto n. 10.497 — Approva os projectos e orçamentos de obras na importancia total de 615:068$387, a serem executadas na Estrada de Ferro do Paraná. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1913.)
	1913 — 22 de outubro.	Aviso n. 155 — Declara que, por decreto n. 10.497, de 15 do corrente, foram approvados os projectos de que trata o requerimento da companhia, excepto os das estações de Paranaguá e Antonina, cumprindo ser marcado o prazo de 90 dias para apresentação de um outro que satisfaça os requisitos apontados pelo engenheiro-chefe do 12º Districto. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1913.)
		* * *
Rêde Sul Mineira.	1892 — 30 de maio . .	Portaria — Approvando as tarifas e instrucções regulamentares da Estrada de Ferro de Muzambinho.
	1894 — 23 de fevereiro	Portaria — Autorizando a substituição do art. 5º, das instrucções regulamentares em vigor nesta estrada, pelo art. 11 das que se acham em vigor na Estrada de Ferro Central do Brazil.
	1894 — 14 de novembro	Decreto n. 1.893 — Approva tarifas em substituição das que estavam em vigor na estrada de ferro Minas e Rio. (*Diario Official* de 29 de dezembro de 1894.)
	1895 — 19 de fevereiro	Aviso n. 23 — Manda applicar aos productos, vasilhame, rolhas, rotulos e arame da Empreza de Aguas de Caxambú a tarifa especial n. 1, em vigor nesta estrada.
	1897 — 17 de maio . .	Decreto n. 2.513 — Altera o § 2º do art. 5º das condições regulamentares, sobre bilhetes de ida e volta.
	1902 — 28 de agosto .	Decreto n. 4.521 — Approva as clausulas para o arrendamento provisorio da estrada.
	1902 — 3 de setembro	Contracto entre o Governo Federal e o cidadão José de Oliveira Castro, para o arrendamento provisorio da estrada.
	1902 — 14 de novembro	Aviso n. 53 — Reduz a tarifa de transporte do café.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rêde Sul Mineira.	1904 — 19 de agosto .	Aviso n. 7 — Resolve que se adopte no final do art. das condições regulamentares da estrada a mesma disposição adoptada nas da Estrada de Ferro Central do Brazil.
		1904 — 26 de setembro	Aviso n. 11 — Altera o § 2º, art. 5º, das condições regulamentares, permittindo recarimbar o bilhete volta em qualquer estação, desde que esteja dentro do prazo.
		1904 — 27 de outubro.	Aviso n. 13 — Torna extensivas aos cafés destinados Santos, via Cruzeiro, as tarifas especiaes e abatimentos addicionaes existentes para os cafés procedentes das estações das Estradas de Ferro Sapucaia e Muzambinho e destinados á Capital Federal tambem concede aos cafés procedentes das estações da navegação do rio Sapucahy e destinados ao ou Santos, via Cruzeiro, o abatimento addicional 10 %, de que gosa o café procedente de *Areado*, Estrada de Ferro Muzambinho e *Pouso-Alegre* e tras, na Estrada de Ferro Sapucahy.
		1905 — 30 de março .	Aviso n. 89 — Manda transportar gratuitamente fogas « paraguayas » ou « cuyabanas » nesta estrada
		1905 — 16 de setembro	Aviso n. 265 — Approva as modificações nos horarios vigor na estrada de ferro Muzambinho.
		1906 — 28 de março .	Portaria — Modificando a tarifa telegraphica em vi nesta estrada, de 70 réis para 60 réis por palavra quando o telegramma tiver de transitar dentro um mesmo Estado.
		1906 — 19 de maio . .	Aviso n. 134 — Approva novo horario para os trens ramal da Campanha. (*Diario Official* de 20 de maio de 1906.)
		1906 — 30 de junho. .	Aviso n. 5 — Approva o horario dos trens expressos mixtos na Estrada de Ferro a Minas e Rio.
		1906 — 20 de agosto .	Aviso n. 6 — Modifica provisoriamente o art. 5º condições em vigor nesta estrada. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1906.)
		1907 — 14 de agosto .	Aviso n. 279 — Autoriza alteração no horario da trada de ferro Muzambinho, de accôrdo com os rarios da Minas e Rio e Central do Brazil. (*Diario Official* de 17 de agosto de 1907.)
		1907 — 14 de agosto .	Aviso n. 280 — Autoriza a alteração no horario da trada de ferro Minas e Rio, de accôrdo com os horarios da Muzambinho e Central do Brazil.
		1907 — 23 de outubro.	Decreto n. 6.690 — Autoriza a transferencia, ao Rio de Minas, da concessão de que trata o decreto n. 846, de 11 de outubro de 1890. (*Diario Official* de 10 de novembro de 1907.)
		1908 — 30 de julho. .	Decreto n. 7.050 — Rescinde o contracto entre o Governo Federal e José de Oliveira Castro para o arrendamento provisorio da Estrada de Ferro Minas e (*Diario Official* de 5 de setembro de 1908.)
		1908 — 27 de agosto .	Decreto n. 7.091 — Autoriza a incorporação da Estrada de Ferro Muzambinho a Minas e Rio. (*Diario Official* de 4 de setembro de 1908.)
		1908 — 12 de setembro	Decreto n. 7.110 — Abre o credito de 12.000:000$ pagamento do preço da acquisição e encampação desta estrada e de que trata o decreto n. de 27 de agosto de 1908. (*Diario Official* de 13 de setembro de 1908.)
		1908 — 18 de setembro	Aviso n. 121 — Declara que, em virtude do que ordenou o ministro da Fazenda, a receita da Estrada

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		Ferro Minas e Rio, conjuntamente com os impostos federaes e estadoaes, arrecadados estes e aquelles pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro, devem ser recolhidos diariamente ao Thesouro Federal e remettidos á Directoria de Contabilidade os respectivos balancetes mensaes.
Rêde Sul Mineira.	1908 — 24 de setembro	Portaria — Resolvendo approvar modificações nas tarifas e respectivas pautas actualmente em vigor nesta estrada. (*Diario Official* de 25 de setembro de 1908.)
	1909 — 26 de agosto .	Aviso n. 53 — Manda observar provisoriamente nesta estrada e na Muzambinho o regulamento da Central do Brazil.
	1909 — 4 de novembro	Decreto n. 7.642 — Abre o credito de 1.569:408$082 para occorrer ás despezas com esta estrada. (*Diario Official* de 9 de novembro de 1909.)
	1909 — 4 de novembro	Exposição ao Presidente da Republica sobre esta estrada, pedindo a abertura do credito de..... 1.569:408$082 e fazendo o historico sobre a acquisição, arrendamento e rescisão do arrendamento desta estrada. (*Diario Official* de 9 de novembro de 1909.)
	1909 — 2 de dezembro	Decreto n. 7.704 — Autoriza o contracto com a Companhia Viação Ferrea Sapucahy para o arrendamento da rêde de viação sul mineira e construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes. (*Diario Official* de 28 e 30 de dezembro de 1909.)
	1910 — 7 de abril . .	Decreto n. 7.941 — Reconhece, sob a denominação de Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brazileiras, a antiga Companhia de Viação Ferrea Sapucahy, para os effeitos do respectivo contracto.
	1910 — 8 de abril . .	Portaria — Determina que na fiscalização desta rêde sejam observadas as instrucções provisorias que a acompanham. (*Diario Official* de 13 de abril de 1910.)
	1910 — 24 de maio . .	Aviso n. 60 — Approva, com resalvas, o accôrdo entre a Sapucahy, arrendataria da Rêde Sul Mineira e a Mogyana. (*Diario Official* de 25 de maio de 1910.)
	1910 — 6 de outubro .	Decreto n. 8.273 — Approva os estudos definitivos relativos ao trecho do Guaxupé a Monte Santo desta rêde, que constitue a 3ª secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, na extensão de 46.340 metros e o respectivo orçamento, reduzido a 2.831:895$672, devendo as distancias kilometricas ser contadas em seguimento ás da Estrada de Ferro de Muzambinho. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1910.)
	1911 — 5 de abril . .	Decreto n. 8.652 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento do trecho de Monte Santo a S. Sebastião do Paraiso, 4ª secção da linha de Monte Bello á Santa Rita de Cassia, desta rêde, na extensão de 54.300 metros. (*Diario Official* de 7 de abril de 1911.)
	1911 — 16 de agosto .	Decreto n. 8.908 — Approva os estudos do 1º trecho do ramal de Lavras, com a extensão de 86 kilometros. (*Diario Official* de 12 de março de 1913.)
	1911 — 20 de setembro	Aviso n. 151 — Declara que o engenheiro-chefe da Commissão Fiscal procedeu acertadamente incluindo no computo da renda bruta a porcentagem de 4 %, percebida pela companhia para a cobrança do imposto de transito, visto como, tratando-se de renda

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			eventual, necessariamente ella tem de ser apurad e quanto aos juros e amortização do capital 10.000:000$, que a companhia foi obrigada a dep sitar, que do preço de arrendamento annual co vém deduzir, para ser paga á companhia, a impo tancia do serviço de juros de 5 % ao anno, sen que tal deducção deve corresponder aos juros d parcellas que tiverem sido depositadas antes 1917, época em que ficará effectuado todo o d posito. (*Diario Official* de 26 de setembro de 1911.)
	Rêde Sul Mineira.	1911 — 22 de novembro	Decreto n. 9.126 — Approva os estudos do ultimo trec do ramal de Lavras, na extensão de 6.4 metros. (*Diario Official* de 23 de janeiro de 1912.)
		1912 — 18 de março .	Portaria — Approvando quadro e tabella de vencime tos do pessoal da linha de Carvalhos a Fazendinh (*Diario Official* de 19 de março de 1912.)
		1912 — 19 de março .	Aviso n. 24 — Autoriza a Inspectoria Federal das Est das compellir a companhia a melhorar, dentro prazo de seis mezes, as suas officinas e bem ass adquirir 15 locomotivas. (*Diario Official* de 21 de março de 1912.)
		1912 — 23 de março .	Aviso n. 33 — Manda revogar a circular n. 75, de de maio de 1911, do chefe da contabilidade des companhia, visto infringir condições regulamentar estabelecidas mediante approvação do Governo. (*Diario Official* de 24 de março de 1912.)
		1912 — 30 de março .	Aviso n. 36 — Altera o horario dos trens mixtos o correm entre Tres Corações e Monte Bello, de mo que o cruzamento dos mesmos se dê em Gaspar L pes, ponto de entroncamento do ramal de Alfen (*Diario Official* de 31 de março de 1912.)
		1912 — 17 de abril . .	Decreto n. 9.523 — Approva os estudos definitivos ramal de Passos, na extensão de 125.968 metros 39 centimetros e o respectivo orçamento na imp tancia de 8.802:818$478. (*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)
		1912 — 4 de julho . .	Decreto n. 9.648 — Approva os estudos definitivos trecho de S. Sebastião do Paraiso a Santa Rita Cassia, na extensão de 51.514 metros, e o orçame de 2.623:183$660. (*Diario Official* de 12 de julho de 1912.)
		1912 — 4 de julho . .	Aviso n. 91 — Esclarece duvidas ácerca do excesso sobre o capital de 10.000:000$, apresentam os orç mentos dos prolongamentos e ramaes desta rêd que não são procedentes, não sendo, pois, necessa nenhuma revisão do contracto, devendo notificar a companhia para que entre no regimen do rigor cumprimento das obrigações contractuaes. (*Diario Official* de 12 de julho de 1912.)
		1912 — 18 de julho. .	Aviso n. 97 — Approva provisoriamente o horario p os trens de passageiros entre Guaranesia Guaxupé. (*Diario Official* de 19 de julho de 1912.)
		1912 — 12 de setembro	Aviso n. 119 — Manda que no computo da renda bru sejam incluidas as commissões que a companhia p cebe pela arrecadação de impostos. (*Diario Official* de 13 de setembro de 1912.)
		1912 — 14 de novembro	Aviso n. 134 — Resolve autorizar a companhia Mogy a levantar a quantia necessaria para pagamentos contas apresentadas até 31 de março do corre

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
		anno, por conta do deposito feito no Banco do Brazil, intimando-se a referida companhia a apresentar no prazo de 90 dias projecto e orçamento de officinas modernas de reparação e scientificando-lhe que, de ora em diante, só lhe será permittido retirar do deposito de 10.000:000$ feito no Banco do Brazil, quantias proporcionaes ás obras e acquisições de material effectivamente feitas. (*Diario Official* de 17 de novembro de 1912.)
Rêde Sul Mineira.	1912 — 4 de dezembro	Aviso n. 141 — Declara que o prazo de 10 dias marcado para pagamento das quotas de arrendamento se conta do dia do encerramento dos trabalhos da junta de tomada de contas. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1912.)
	1912 — 18 de dezembro	Decreto n. 9.945 — Rectifica o decreto n. 8.187, de 1 de setembro de 1910, relativo ás duas primeiras secções da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia. (*Diario Official* de 23 de dezembro de 1912.)
	1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 145 — Desclassifica o formicida da tarifa n. 8, subordinando-o ás taxas da tarifa n. 6, passando a pagar, em vez de 800 réis por tonelada kilometro, 300 réis.
	1912.....	Aviso n. 150 — Determina a demarcação de terrenos existentes junto a estação de Pouso Alto, para opportunamente se resolver sobre a applicação da parte excedente á effectivamente necessaria para construcção dos futuros desvios. (*Diario Official* de 31 de dezembro de 1912.)
	1913 — 14 de fevereiro	Decreto n. 10.063 — Modifica o traçado da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, no trecho comprehendido entre as estacas 2.650 + 5m,65 da 4ª secção e 8 + 5m,0 da 5ª secção. (*Diario Official* de 18 de fevereiro de 1913.)
	1913 — 28 de fevereiro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que a companhia pede reconsideração do despacho em que lhe foi negada subvenção de 15:000$ por kilometro para construcção de uma estrada de ferro colonial, entre Pontalete e Machadinho, por collidir o traçado com linha de zona privilegiada. (*Diario Official* de 4 de março de 1913.)
	1913 — 12 de março .	Aviso n. 12 — Multa esta companhia em 10:000$ por nenhuma providencia haver tomado para, no prazo de seis mezes que lhe foi marcado em 21 de março de 1912, melhorar suas officinas de reparação, bem como adquirir 15 locomotivas. (*Diario Official* de 13 de março de 1913.)
	1913 — 9 de abril. . .	Decreto n. 10.161 — Approva a planta para construcção de uma estação no kilometro 18 da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia e orçamento de..... 25:806$400 (*Diario Official* de 12 de abril de 1913.)
	1913 — 10 de abril . .	Aviso — Indefere o requerimento em que a companhia Mogyana pede autorização para levantar do deposito de 10.000:000$ que tem no Banco do Brazil, a quantia de 2.423:284$093, differença entre o capital já levantado e o resultado da tomada de contas realizada em dezembro do anno passado, devendo aguardar o que for apurado na tomada de contas que ainda se está procedendo (*Diario Official* de 11 de abril de 1913.)
	1913 — 6 de maio . .	Aviso n. 43 — Declara que fica attendido o pedido da companhia Mogyana na parte que lhe é attribuida a obrigação de construir as officinas modernas de re-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			paração, e mantido o que ficou resalvado pela letra *b* do aviso n. 134, de 14 de novembro de 1912, sobre pagamentos proporcionaes aos orçamentos dos estudos approvados. (*Diario Official* de 9 de maio de 1913.)
	Rêde Sul Mineira.	1913 — 21 de maio. .	Decreto n. 10.226 — Autoriza a alteração no trecho de Monte Santo a S. Sebastião do Paraiso, 4ª secção da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia. (*Diario Official* de 24 de maio de 1913.)
		1913 — 7 de junho . .	Portaria — Resolve tornar extensivos, provisoriamente, ás linhas desta rêde, trafegadas pela companhia Mogyana, os regulamentos dos transportes e do telegrapho, a classificação geral das mercadorias e as bases das tarifas approvados pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913. (*Diario Official* de 10 de junho de 1913.)
		1913 — 24 de junho. .	Officio n. 86 — Autoriza a substituição do nome de Monte Bello de uma estação desta rêde, pelo de Tuyuty, sendo dado aquelle nome á estação do povoado assim denominado. (*Diario Official* de 25 de junho de 1913.)
		1913 — 19 de julho. .	Aviso n. 87 — Approva o resultado da inspecção effectuada nas linhas desta rêde e fixa os prazos em que a companhia deve executar as obras que especifica. (*Diario Official* de 20 de julho de 1913.)
		1913 — 19 de agosto .	Aviso n. 110 — Autoriza a mudança do nome da estação de Carvalhaes, da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia, para o de Vicente Carvalhaes. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1913.)
		1913 — 27 de agosto .	Decreto n. 10.414 — Proroga até 30 de novembro do corrente anno o prazo estipulado na clausula XXVII do contracto a que se refere o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, para a conclusão do prolongamento de Monte Bello a S. Sebastião do Paraiso. (*Diario Official* de 30 de agosto de 1913.)
		1913 — 12 de novembro	Decreto n. 10.560 — Autoriza a companhia Mogyana construir uma estação no kilometro 30 da 4ª secção (Monte Bello a S. Sebastião do Paraiso) do prolongamento da linha de Monte Bello a Santa Rita de Cassia e approva os respectivos projecto e orçamento de 49:002$493. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1913.)
			* * *
37	**Rezende a Bocaina.**	1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.378 — Transfere para o nome de Manoel Lopes da Silva a concessão da Estrada de Ferro de Rezende a Arêas.
		1907 — 18 de julho. .	Aviso n. 245 — Suspende, provisoriamente, o pagamento da quota de fiscalização. (*Diario Official* de 19 de julho de 1907.)
			* * *
38	**Rio Branco á fronteira com a Guyana Ingleza.**	1902 — 8 de fevereiro.	Decreto n. 4.340 — Concede ao engenheiro Pedro Leite Soares de Souza uma via ferrea, partindo do ponto onde acaba a franca navegação a vapor no rio Branco e dirigindo-se para o ponto mais conveniente á fronteira com a Guyana Ingleza.
		1904 — 27 de dezembro	Decreto n. 5.408 — Estabelece prazo para a apresentação dos estudos definitivos da estrada.
			* * *

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Rio Claro (Paulista)	1888 — 4 de outubro .	Decreto n. 7.838 — Concede privilegio por 50 annos a Benedicto Antonio da Silva e aos engenheiros Adolpho Augusto Pinto e Luiz Augusto Pinto para construcção, uso e goso de uma estrada de ferro entre as cidades de S. João do Rio Claro e S. Carlos do Pinhal, na Provincia de S. Paulo.
		1892 — 29 de janeiro .	Decreto n. 719 — Autoriza a transferencia da Estrada de Ferro do Rio Claro á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.
		1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1901 — 24 de junho. .	Decreto n. 4.057 — Fixa em £ 1.500.000 ou rèis..... 13.333:333$333, ouro, o capital da estrada e dá outras providencias.
		1902 — 31 de outubro.	Decreto n. 4.634 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1901, por conta do capital da Estrada de Ferro Rio Claro, que fica elevado á £ 1.516.236.
		1903 — 9 de julho . .	Decreto n. 4.861 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1902, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevada a £ 1.536.871.
		1904 — 16 de agosto .	Aviso n. 587 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada.
		1904 — 24 de novembro	Aviso n. 734 — Autoriza supprimir os trens mixtos que correm entre S. Carlos e Jaboticabal (MT I e MT 2) e a annexar um carro de passageiros aos trens de carga (CT 9 e CT 10) no trecho entre S. Carlos e Bebedouro.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Veja-se Estrada de Ferro Santos a Jundiahy.
		1905 — 28 de março .	Decreto n. 5.496—Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante os annos de 1903 e 1904, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.602.376-2-11. (*Diario Official* de 7 de abril de 1905.)
		1906 — 14 de setembro	Decreto n. 6.430 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, durante o anno de 1905, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a..... £ 1.606.528-2-11. (*Diario Official* de 15 de setembro de 1906.)
		1907 — 1 de maio . .	Portaria — Approva uma nova tarifa differencial, e as reducções já em vigor. (*Diario Official* de 12 de maio de 1907.)
		1907 — 10 de maio. .	Portaria — Approva uma nova tarifa differencial, para o transporte de passageiros. (*Diario Official* de 12 de maio de 1907.)
		1907 — 18 de maio. .	Aviso n. 173 — Approva a suppressão da taxa movel applicada ás bagagens de passageiros, da tabella 1 A. (*Diario Official* de 21 de maio de 1907.)
		1907 — 2 de junho . .	Aviso n. 221 — Approva o horario a vigorar a 14 de julho do mesmo anno. (*Diario Official* de 3 de julho de 1907.)
		1907 — 10 de dezembro	Aviso n. 411 — Declara que o Ministerio fica sciente do accôrdo de trafego mutuo entre esta estrada e a

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
			«S. Paulo Railway» e determina que, em casos analogos, deve solicitar prévia autorização do Governo.
	Rio Claro (Paulista)	1908 — 15 de junho. .	Decreto n. 6.987 — Approva as despezas feitas pela Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes durante o anno de 1906, por conta do capital da Estrada de Ferro do Rio Claro, que fica elevado a £ 1.615.853-8-5. (*Diario Official* de 11 de agosto de 1908.)
		1908 — 12 de novembro	Decreto n. 7.170 — Concede autorização á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, para construcção, uso e goso de um ramal ferreo que vá terminar na cidade de Baurú. (*Diario Official* de 3 de dezembro de 1908.)
		1909 — 6 de maio . .	Aviso — Communicando a esta repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte de gado bovino, em pé, da estação de Barreto á do Piranga, conforme requereram as Companhias *S. Paulo Railway* e Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes. (*Diario Official* de 7 de maio de 1909.)
		1909 — 8 de julho . .	Decreto n. 7.453 — Approva as plantas e o orçamento do trecho de Pederneiras a Baurú, do ramal ferreo concedido á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, pelo decreto n. 7.170, de 12 de novembro de 1908. (*Diario Official* de 14 de julho de 1909.)
		1909 — 30 de dezembro	Decreto n. 7.774 — Approva os estudos de rectificações da linha do Rio Claro entre a estação do mesmo nome e a de Morro Pellado. (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1910.)
		1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de S. Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 18, e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão das fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
		1912 — 7 de março. .	Aviso n. 14 — Approva, provisoriamente, o horario dos trens de passageiros entre as estações de S. Carlos e Barreto. (*Diario Official* de 8 de março de 1912.)
		1912 — 24 de julho. .	Decreto n. 9.680 — Proroga até 30 de junho de 1913, o prazo para conclusão das obras de rectificação da linha do Rio Claro, entre a estação deste nome e a de Ityrapina (antiga Morro Pellado.) (*Diario Official* de 30 de julho de 1912.)
		1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.727 — Approva as despezas feitas durante os annos de 1909 e 1910 nas linhas ferreas de concessão federal. (*Diario Official* de 20 de agosto de 1912.)
		1912 — 7 de dezembro	Decreto n. 9.916 — Approva as despezas feitas durante o anno de 1911 nas linhas ferreas de concessão federal. (*Diario Official* de 11 de dezembro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 143 — Approva os horarios complementares para os trens P 4 e P 9, entre S. Carlos e Araraquara.
		1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos transportes e de telegrapho, bases das tarifas e classificação geral das mercadorias, para vigorarem nas linhas de concessão federal desta e de outras estradas. (*Diario Official* de 19 de junho de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
	Rio Claro (Paulista)	1913 — 2 de julho . .	Decreto n. 10.314 — Approva os estudos definitivos do trecho de 40 kilometros e 340 metros, da linha Rio Claro, entre as estações desse nome e a de Ityrapina, e o respectivo orçamento de 3.262:028$253 e revoga o decreto n. 7.774, de 30 de dezembro de 1909. (*Diario Official* de 18 de julho de 1913.)
		1913 — 13 de agosto .	Decreto n. 10.398 — Approva as despezas feitas durante o anno de 1912 nas linhas de concessão federal. (*Diario Official* de 2 de setembro de 1913.)
			⁂
40	**Rio de Janeiro a Porto Alegre**	1913 — 19 de fevereiro	Decreto n. 10.088 — Manda construir uma estrada de ferro do Rio de Janeiro a Porto Alegre. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1913.)
			⁂
41	**Rio do Ouro**	1893 — 5 de agosto. .	Portaria — Approvando as tarifas e condições regulamentares da estrada.
		1900 — 10 de fevereiro	Portaria — Providenciando (art. 1º) para que a estrada continue a reger-se pelo regulamento da Estrada de Ferro de Paulo Affonso.
		1908 — 18 de agosto .	Aviso n. 102 — Autoriza o inspector geral de Obras Publicas promover o estabelecimento do trafego mutuo entre esta estrada e a Central do Brazil.
		1909 — 31 de dezembro	Aviso n. 394 — Approva as tarifas desta estrada.
		1911 — 15 de agosto .	Aviso n. 295 — Autoriza estabelecer entre a Central do Brazil e a Repartição de Aguas, Exgottos e Obras Publicas, o accôrdo necessario, afim de que as mercadorias provenientes da zona da Rio do Ouro sejam conduzidas até Alfredo Maia, da linha Auxiliar. (*Diario Official* de 17 de agosto de 1911.)
		1912 — 9 de agosto. .	Aviso n. 59 — Estabelece novas taxas para o transporte de lenha e carvão vegetal, que passarão a pagar 100 réis por tonelada-kilometro até 500 kilogrammas e 80 réis excedendo a 500 kilogrammas. (*Diario Official* de 11 de agosto de 1912.)
		1913 — 14 de fevereiro	Decreto n. 10.065—Abre o credito de 200:000$ para acquisição de material fixo e rodante para esta estrada. (*Diario Official* de 19 de fevereiro de 1913.)
			⁂
42	**Santos a Jundiahy** (S. Paulo Railway).	1896 — 3 de setembro.	Decreto n. 2.338 — Approva os estudos definitivos para a duplicação da linha e fixa em £ 2.900.000 o capital a despender com essa duplicação.
		1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1900 — 20 de dezembro	Decreto n. 3.865 — Adopta no regulamento approvado pelo decreto n. 9.928, de 11 de abril de 1888, para o serviço telegraphico da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, todo o capitulo 22, do titulo 3º, do regulamento que baixou com o decreto n. 1.663, de 30 de janeiro de 1894.
		1901 — 3 de junho . .	Decreto n. 4.034 — Autoriza a «S. Paulo Railway Company, Limited», incorporar ao respectivo capital a quantia de £ 952.520-3-0, excesso de despeza com a duplicação da linha de Santos a Jundiahy.
		1901 — 17 de junho. .	Aviso n. 124 — Approva as bases para tarifas.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
	Santos a Jundiahy (S. Paulo Railway)	1904 — 13 de agosto .	Aviso n. 580 — Approva o horario dos trens de passageiros e mixtos da estrada.
		1905 — 27 de fevereiro	Aviso n. 55 — Autoriza as Companhias «S. Paulo Railway», Paulista e Mogyana alterarem os respectivos Regulamentos do Telegrapho, do seguinte modo: A' classe 6ª, do art. 2º, do Regulamento do Telegrapho accrescentem-se as palavras «urgente e ordinario», ficando assim redigida: 6ª Telegramma particular urgente e ordinario. Ao art. 10 do mesmo regulamento, accrescente-se o seguinte paragrapho: «Os telegrammas apresentados como urgentes terão esta declaração assignada pelo signatario do telegramma, serão transmittidos de preferencia aos ordinarios de igual categoria e pagarão taxa dupla.»
		1906 — 23 de abril . .	Aviso n. 100 — Acceita a nova applicação, a partir de 1 de maio em diante, da tabella 2 A, das tarifas, do seguinte modo: Até 200 kilometros, 200 réis por tonelada-kilometro; de 201 a 300 kilometros, 180 réis por tonelada-kilometro; de 301 em deante, 140 réis por tonelada-kilometro. (*Diario Official* de 24 de abril de 1906.)
		1906 — 4 de maio. . .	Aviso n. 114 — Acceita a resolução adoptada para a tarifa de transporte de passageiros em sua linha e que é a seguinte: 1ª classe, 65 réis por kilometro e 2ª classe, 32,5 réis por kilometro. (*Diario Official* de 5 do maio de 1906.)
		1906 — 27 de novembro	Aviso n. 359 — Reduz a tarifa do café pelo seguinte modo: Para o café beneficiado da tabella 3 — 160 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em casquinha da tabella 3 A — 140 réis por tonelada e por kilometro. Para o café em cereja ou em côco da tabella 3 B — 128 réis por tonelada e por kilometro. Esta alteração deverá vigorar de 1 de dezembro do corrente anno a 30 de junho de 1907, desde que a taxa cambial sobre Londres se mantenha acima de 12 dinheiros, sendo que, no caso contrario, e depois daquella data, terá a estrada de executar a tarifa de que trata o aviso n. 124, de 17 de junho de 1901, salvo o accôrdo posterior. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1906.)
		1907 — 1 de abril. . .	Aviso n. 116 — Approva o abatimento de 12,5 %, ou seja a adopção da base de 146 réis por tonelada e por kilometro, para o café da tabella 3; de 123 réis para o café em casquinha, da tabella 3 A, e de 112 réis para o café em cereja ou em côco, da tabella 3 B.
		1907 — 11 de maio . .	Portaria — Approva a nova tarifa differencial para a tabella 1 A. (*Diario Official* de 29 de maio de 1907.)
		1907 — 18 de dezembro	Aviso n. 420 — A titulo de experiencia, autoriza modificar as tarifas para o transporte de gado vaccum. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1907.)
		1908 — 3 de fevereiro.	Aviso n. 37 — Declara que fica approvada a nova tabella de passagens para o serviço suburbano, entre as estações desde S. Bernardo até Pirituba.
		1908 — 8 de abril. . .	Aviso n. 123 — Declara, para os fins convenientes, que, de accôrdo com o parecer, fica approvada a suppressão dos dizeres «Não se permittem meias passagens» do art. 6º, do regulamento vigente desta estrada.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
	Santos a Jundiahy (S. Paulo Railway.)	1909 — 6 de maio. . .	Aviso — Communicando á esta repartição ter sido approvada a tarifa especial para o transporte do gado bovino, em pé, da estação de Barretos á do Piranga, conforme requereram as companhias *São Paulo Railway* e Paulista de vias Ferreas e Fluviaes. (*Diario Official* de 7 de maio do 1909.)
		1909 — 21 de setembro	Aviso n. 256 — Approvando a tarifa, com a reducção proposta, de transporte de café, proporcional ás distancias até S. Paulo, recebido o producto em trafego mutuo na estação final. (*Diario Official* de 23 de setembro de 1909.)
		1910 — 27 de abril . .	Aviso n. [illegible] — Approva a nova tarifa para o transporte de café entre as estações de Jundiahy e Santos. (*Diario Official* de 28 de abril de 1910.)
		1910 — 17 de maio . .	Aviso n. — Approva a reducção seguinte na tarifa de passageiros: *Passagens de 1ª classe* — De S. Paulo ao Braz, ao preço especial e reduzido de 5$000; de Santos e vice-versa, idem, idem. *Passagens de 2ª classe* — Reduzida a base actual de 33,5 réis para 30 réis, por kilometro.
		1913 — 30 de abril . .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos transportes e do telegrapho, bases das tarifas e classificação geral das mercadorias para vigorarem nas linhas de concessão federal das Companhias Paulista, Mogyana, Sorocabana e S. Paulo Railway. (*Diario Official* de 10 de maio de 1913.)
		1913 — 30 de junho. .	Aviso — Autoriza esta companhia reduzir de 185 para 160 réis a base da tarifa de café a que se refere o aviso n. 114, de 4 de agosto de 1911, bem como estender o abatimento de 20 % a que se refere o aviso n. 172, de 14 de outubro desse mesmo anno, aos cafés que fizerem em outras linhas cursos inferiores a 251 kilometros, não podendo, porém, o frete calculado para uma estação situada a menor distancia ser superior ao de uma outra situada a maior distancia. (*Diario Official* de 2 de julho de 1913.)
		1913 — 21 de agosto .	Aviso n. 118 — Mantém a intimação feita a esta companhia para entrega ao juizo arbitral da questão referente á tomada de contas da receita do trafego e despezas de custeio, para o fim de serem reduzidas as tarifas, como está previsto no contracto celebrado em virtude do decreto n. 1.759, de 26 de abril de 1856. (*Diario Official* de 23 de agosto de 1913.)
		* * *	
13	**S. Luiz de Caceres ao Guaporé**	1911 — 6 de dezembro.	Decreto n. 9.178 — Abre o credito de 50:000$ para os estudos de uma linha ferrea de S. Luiz de Cacores ao ponto mais francamente navegavel do rio Guaporé, em Matto Grosso. (*Diario Official* de 12 de dezembro de 1911.)
		* * *	
14	**S. Luiz a Caxias**	1905 — 3 de janeiro .	Lei n. 1.329 — Autoriza o Governo promover a construcção de uma estrada de ferro entre as cidades de Caxias e S. Luiz, no Estado do Maranhão.
		1905 — 30 de outubro.	Portaria — Approvando as instrucções para estudos definitivos. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1905.)
		1906 — 6 de março. .	Decreto n. 5.914 — Abre o credito especial de 180:000$ para o proseguimento dos estudos da estrada. (*Diario Official* de 10 de março de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
	S. Luiz a Caxias	1906 — 5 de maio . .	Portaria — Alterando o quadro do pessoal constante do art. 9º das instrucções approvadas por portaria de 30 de outubro de 1905. (*Diario Official* de 6 de maio de 1906.)
		1907 — 21 de fevereiro	Decreto n. 6.379 — Abre o credito de 40:000$ para occorrer ás despezas com a conclusão dos estudos. (*Diario Official* de 23 de fevereiro de 1907.)
		1907 — 16 de setembro	Decreto n. 6.643 — Abre o credito de 150:000$ para ser applicado ás despezas de estudos e construcção da estrada. (*Diario Official* de 19 de setembro de 1907.)
		1907 — 3 de outubro .	Decreto n. 6.670 — Approva os estudos e orçamento da estrada, correspondente ao traçado que passa por Bom Successo, inclusive o ramal de Itaquy, na extensão total de 398.726 metros e bem assim o respectivo orçamento na importancia de 17.216:847$830. (*Diario Official* de 5 de outubro de 1907.)
		1908 — 20 de agosto .	Decreto n. 7.073 — Autoriza o contracto da construcção desta estrada e do ramal de Itaquy. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1908.)
		1908 — 10 de dezembro	Decreto n. 7.222 — Abre o credito de 150:000$ para occorrer ás despezas de estudos e construcção desta estrada.
		1909 — 27 de maio . .	Decreto n. 7.425 — Transfere para a razão social Ibirocahy & Comp. o contracto de construcção desta estrada. (*Diario Official* de 2 de junho de 1909.)
		1910 — 27 de janeiro .	Decreto n. 7.837 — Substitue diversas clausulas do decreto n. 7.073, de 20 de agosto de 1908. (*Diario Official* de 30 de janeiro de 1910.)
		1910 — 8 de novembro	Decreto n. 8.353 — Approva, com exclusão do ramal de Galeana, os estudos definitivos e orçamento, na importancia total de 11.443:995$344, dos trechos de Rosario a Itapicurú, na extensão de 57.200 metros, e de Caxias a Codó, na extensão de 85.080 metros, da Estrada de Ferro de S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy. (*Diario Official* de 13 de novembro de 1910.)
		1911 — 8 de maio . .	Decreto n. 8.709 — Abre o credito de 300:000$ para os estudos definitivos de uma estrada de ferro que, partindo de Coroatá, nesta estrada, vá ter a uma localidade á margem do Tocantins, no Maranhão. (*Diario Official* de 10 de maio de 1911.)
		1911 — 11 de outubro.	Decreto n. 9.027 — Approva a tabella de preços complementar á do contracto, para a construcção e declara extensivas a esta estrada as condições geraes e especificação da rêde de viação geral da Bahia. (*Diario Official* de 21 de outubro e de 23 e 25 de novembro de 1911.)
		1912 — 10 de janeiro.	Decreto n. 9.303 — Transfere á Companhia S. Luiz a Caxias o contracto de 24 de outubro de 1908 para a construcção da estrada de ferro S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy. (*Diario Official* de 13 de janeiro de 1912.)
		1912 — 23 de Janeiro.	Termo do accôrdo transferindo á Companhia S. Luiz a Caxias o contracto de 24 de outubro de 1908, para a construcção da Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias e ramal do Itaquy, conjuntamente com a caução de 50:000$000. (*Diario Official* de 30 de janeiro de 1912.)
		1912 — 18 de abril . .	Aviso n. 46 — Autoriza a Companhia S. Luiz a Caxias fornecer á Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias e ramal de Itaquy dois gyradores, seis caixas d'agua, de

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
			30 mil litros com os respectivos accessorios, seis bombas aspirantes calcantes e mais o encanamento necessario. (*Diario Official* de 20 de abril de 1912.)
	S. Luiz a Caxias	1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.697 — Approva os estudos definitivos dos trechos de Itapicurú a Cachimbos, Cachimbos a Coroatá e Coroatá a Codó e os respectivos orçamentos de 3.131:189$804, 4.230:139$651 e 5.132:435$588. (*Diario Official* de 7 de agosto de 1912.)
		1912 — 4 de setembro.	Decreto n. 9.753 — Proroga até 24 de novembro de 1914 o prazo fixado para a conclusão da construcção desta estrada. (*Diario Official* de 7 de setembro de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 10.009 — Approva os estudos definitivos do trecho de S. Luiz a Rosario, com a extensão 70 km. 145.86, desta estrada e o orçamento de..... 10.693:712$420. (*Diario Official* de 23 de janeiro de 1913.)
		1913 — 18 de junho. .	Decreto n. 10.273 — Proroga até 30 de novembro de 1913 o prazo para a conclusão do trecho de Rosario a Itapicurú mais 57 kilometros desta estrada. (*Diario Official* de 29 de junho de 1913.)
		1913 — 29 de dezembro	Aviso n. 179 — Attendendo á necessidade de conservação dos trechos desta estrada, depois de findos os prazos de responsabilidade dos empreiteiros, resolve autorizar a entrega aos referidos empreiteiros, a titulo precario e sem onus para o Thesouro, mediante certas condições. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1913.)
			* * *
13	**Sorocabana e Ituana.** . . .	1895 — 6 de maio . .	Decreto n. 2.020—Approva, provisoriamente, as instrucções regulamentares e tarifas para vigorarem nas linhas ferreas de Tatuhy a Itararé e de Botucatú a Tibagy, bem assim bases para applicação de tarifas moveis.
		1895 — 17 de outubro.	Decreto n. 2.130 — Approva a mudança de Botucatú por ponto inicial da linha de Botucatú a Tibagy para a estação de Capão Bonito.
		1900 — 30 de julho. .	Decreto n. 3.722 — Uniformiza os regulamentos e tarifas em vigor nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy, Paulista, Mogyana e Sorocabana.
		1904 — 18 de maio. .	Aviso n. 397 — Approva o horario que tem de vigorar nos trens dos prolongamentos federaes da estrada.
		1907 — 7 de março .	Decreto n. 6.401 — Approva os novos estudos definitivos relativos ao trecho comprehendido entre Acarassú e Itararé, sendo fixado o prazo de dois mezes para inicio das obras e de dois annos para conclusão de toda a linha até Itararé. (*Diario Official* de 10 de março de 1907.)
		1907 — 15 de junho. .	Decreto n. 6.524 — Autoriza a « Sorocabana Railway » a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 17 de julho de 1907.)
		1907 — 25 de junho. .	Decreto n. 6.574 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 31 de julho de 1907.)
		1907 — 29 de agosto. .	Decreto n. 6.623 — Revalida a concessão feita á antiga Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, na conformidade do decreto n. 10.090, de 21 de novembro de 1888, e transferida ao governo de S. Paulo, jun-

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			tamente com as demais concessões e estradas de ferro adquiridas pelo Governo Federal, em leilão de 5 de agosto de 1904. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1907.)
	Sorocabana e Ituana. . . .	1907 — 26 de setembro	Aviso n. 320 — Autoriza a abertura do trafego, provisorio, no trecho comprehendido entre as estações de Itapetininga e Engenheiro Hermillo, com 53.900m de extensão.
		1907 — 31 de outubro.	Decreto n. 6.700 — Autoriza á « Sorocabana Railway » a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 8 de novembro de 1907.)
		1908 — 9 de janeiro.	Decreto n. 6.819 — Approva os novos estudos definitivos e orçamento de 3.729:258$948, relativos ao trecho de 65 kilometros e 371 metros, comprehendido entre Cerqueira Cesar e Ilha Grande, da linha de Tibagy.
		1908 — 27 de janeiro.	Aviso n. 21 — Declara que foi approvada a nova tabella proposta pela estrada para os fretes das de ns. 4 e 13 de suas tarifas, destinadas ao transporte de madeiras justas e apparelhadas. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1908.)
		1908 — 8 de outubro.	Decreto n. 7.149 — Approva os novos estudos definitivos e orçamento do trecho de Ilha Grande ao Salto Grande do Paranapanema, na extensão de 48 kilometros e 465 metros de linha da Tibagy. (*Diario Official* de 17 de outubro de 1908.)
		1909 — 3 de junho. .	Decreto n. 7.432 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 10 de junho de 1909.)
		1909 — 6 de setembro.	Portaria, approvando a reducção dos fretes para transporte de animaes, conforme propoz a companhia. (*Diario Official* de 7 de setembro de 1909.)
		1909 —	Aviso n. — Approvando o accôrdo de trafego mutuo provisorio, com a S. Paulo-Rio Grande. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1909.)
		1910 — 6 de janeiro .	Decreto n. 7.807 — Concede autorização á « Sorocabana Railway Company » para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 15 de janeiro de 1910.)
		1910 — 12 de maio. .	Lei n. 2.251 — Autoriza o credito especial de ..... 364:550$143 para pagamento de juros garantidos á Estrada de Ferro Sorocabana, de 20 de agosto a 31 de dezembro de 1907. (*Diario Official* de 18 de maio de 1910.)
		1910 — 12 de maio. .	Decreto n. 7.905 — Transfere do porto de Tibiriçá, no rio Paraná, para o logar que melhor convier á travessia desse rio, o ponto terminal da linha ferrea comprehendida nas da Estrada de Ferro Sorocabana, que, segundo a clausula 1ª do decreto n. 6.623, de 29 de agosto de 1907, se dirigia de Capão Bonito para Agua-Bôa, situada nas proximidades da foz do Tibagy, sendo mantida a mesma garantia de juros por kilometro, devendo ser remodificado nesse sentido o contracto celebrado com o governo de S. Paulo, nos termos do referido decreto. (*Diario Official* de 5 de junho de 1910.)
		1910 — 26 de maio. .	Decreto n. 8.034 — Abre o credito de 364:550$143 para occorrer ao pagamento dos juros garantidos a esta estrada, correspondentes ao periodo de 19 de agosto a 31 de dezembro de 1907. (*Diario Official* de 31 de maio de 1910.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Sorocabana e Ituana . . .	1910 — 22 de junho. .	Aviso n. 69 — Autoriza providencias para que, de conformidade com os accôrdos de trafego mutuo, suppram essas estradas (Paraná, S. Paulo-Rio Grande e Sorocabana), umas ás outras o material necessario para occorrer ao transporte de mercadorias que se acham accumuladas.
	1910 — 5 de agosto .	Aviso n. 372 — Approva as bases da tarifa de café da tabella n. 3, desta companhia.
	1911 — 29 de maio. .	Aviso n. 75 — Declara que esta repartição está autorizada a providenciar no sentido de serem mantidos para as tarifas moveis das estradas de ferro de São Paulo os preços basicos correspondentes á taxa de 16 dinheiros por 1$ e bem assim serem dotadas as respectivas locomotivas de apparelhos que evitem a dispersão de fagulhas. (*Diario Official* de 30 de maio de 1911.)
	1911 — 16 de novembro	Decreto n. 9.024 — Proroga por quatro mezes o prazo fixado na clausula II do decreto n. 7.995, de 12 de maio de 1910, para apresentação dos estudos definitivos do ramal de Tibagy, desta estrada. (*Diario Official* de 18 novembro de 1911.)
	1912 — 30 de março .	Portaria — Approvando novas bases de tarifas para os ramaes federaes de Itararé e Tibagy. (*Diario Official* de 23 de maio de 1912.)
	1912 — 22 de abril. .	Aviso n. 51 — Approva os horarios que teem de ser adoptados nos trens mixtos do ramal de Tibagy.
	1912 — 14 de setembro	Aviso n. 120 — Manda intimar a companhia a augmentar o material de transporte no prazo que a Inspectoria das Estradas estabelecer e sob as penas estabelecidas no contracto. (*Diario Official* de 15 de setembro de 1912.)
	1912—13 de novembro	Aviso n. 133 — Approva os horarios de trens de passageiros para os ramaes de Itararé e Tibagy.
	1913 — 10 de abril. .	Aviso n. 21 — Autoriza esta companhia pôr em circulação cadernetas kilometricas. (*Diario Official* de 11 de abril de 1913.)
	1913 — 30 de abril. .	Decreto n. 10.204 — Approva o regulamento dos transportes e do telegrapho, bases das tarifas e classificação geral das mercadorias para vigorarem nas linhas de concessão federal das companhias Sorocabana, Paulista, Mogyana e S. Paulo Railway. (*Diario Official* de 10 de maio de 1913.)
	1913 — 5 de maio. .	Aviso n. 41 — Approva a multa de 1:000$ imposta a esta companhia pela infracção das clausulas XXIII e XXIV das que acompanham o decreto n. 10.090, de 24 de novembro de 1888. (*Diario Official* de 6 de maio de 1913.)
	1913 — 5 de junho. .	Aviso n. 57 — Autoriza esta companhia abrir ao trafego as duas novas estações Luiz Pinto e Angatuba, respectivamente, nos kilometros 477 e 270 dos ramaes de Tibagy e Itararé, estabelecendo para os trens P — 5 e P — 6, M — 15 e M — 16, do primeiro ramal, e P — 1 e P — 2, do segundo, a parada de um minuto. (*Diario Official* de 7 de junho de 1913.)
	1913 — 30 de julho. .	Decreto n. 10.373 — Approva o projecto para a construcção de um trecho de 158 kilometros mais 423 metros da linha de Tibagy, prolongamento das cabeceiras do Cervo a Indiana, desta estrada. (*Diario Official* de 2 de agosto de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Sorocabana e Ituana. . . .	1913 — 31 de julho. .	Aviso n. 91 — Autorizou-se esta companhia estabelecer nos horarios dos trens mixtos M — 15 e M — 4 uma parada no kilometro 506, do ramal de Tibagy. (*Diario Official* de 5 de agosto de 1913.)
46	**South Brazilian Railway Company, limited.**	1910 — 14 de abril. .	Decreto n. 7.955 — Concede autorização a esta companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 20 de abril de 1910.)
47	**State of Bahia South Western Railway Company.**	1909 — 4 de fevereiro	Decreto n. 3.317 — Concede autorização a *The State of Bahia South Western Railway Company, limited* para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 13 de fevereiro de 1909.)
48	**Subterranea entre a Capital Federal e Nictheroy.**	1903 — 21 de julho. .	Decreto n. 993 — Concede ao Dr. Carlos Cesar de Oliveira Sampaio e Antonio Julio de Oliveira Sampaio pelo prazo de 60 annos, a construcção de uma estrada de ferro subterranea por tracção electrica, systema tubular, bitola de um metro, ligando a Capital Federal á cidade de Nictheroy.
49	**Sud - Ouest Brésiliens** . . .	1906 — 31 de janeiro.	Decreto n. 5.876 — Concede autorização á *Compagnie des Chémins de Fer Sud-Ouest Brésiliens*, para continuar a funccionar na Republica. (*Diario Official* de 31 de março de 1906.)
50	**Southern S. Paulo Railway Company, limited.**	1911 — 17 de maio. .	Decreto n. 8.730 — Concede autorização a esta companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 26 de maio de 1911.)
51	**Sul da Bahia**	1908 — 10 de junho .	Decreto n. 6.988 — Abre o credito de 200:000$ para occorrer ás despezas com o reconhecimento e estudos da linha ferrea de ligação dos Estados da Bahia e Minas Geraes. (*Diario Official* de 17 de junho de 1908.)
		1909 — 14 de janeiro.	Decreto n. 7.285 — Abre o credito de 200:000$ para occorrer ás despezas effectuadas em 1908 com estradas da linha ferrea de ligação dos Estados da Bahia e Minas Geraes. (*Diario Official* de 20 de janeiro de 1909.)
52	**Therezopolis**	1911—28 de dezembro	Decreto n. 9.255 — Concede a esta estrada o prolongamento de sua linha ferrea até o sul de Itabira do Matto Dentro e dá outras providencias. (*Diario Official* de 30 de dezembro de 1911.)
53	**Tijuca** (Tramway Electrico). .	1902 — 21 de maio. .	Decreto n. 4.414 — Transfere ao Banco da Republica do Brazil a concessão da Estrada de Ferro da Tijuca.
		1902—12 de novembro	Decreto n. 4.664 — Reduz a 3:600$ a quota de fiscalização da Estrada de Ferro da Tijuca, de que trata o art. 2º do decreto n. 4.414, de 21 de maio de 1902.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Tijuca (Tramway Electrico) . .	1904 — 5 de maio . .	Aviso n. 360 — Altera as tarifas da estrada, devendo figurar os seguintes preços: da Juncção á Usina 200 réis; da Usina á Caixa de Agua, 300 réis, e da Caixa de Agua ao Alto, 500 réis.
		1905 — 17 de março .	Aviso n. 79 — Approva a modificação no horario dos carros.
		1907 — 10 de maio. .	Aviso n. 161 — Approva, provisoriamente, o horario proposto e autoriza, nas mesmas condições, o trafego mutuo entre esta e a linha de Villa Izabel, obrigando-se porém, dentro de um mez, a apresentar ao Governo as bases do accôrdo para aquelle trafego. (*Diario Official* de 11 de maio de 1907.)
		1910 — 31 de janeiro.	Decreto n. 7.842 — Transfere á Prefeitura do Districto Federal, para o fim de ficar sujeita ao regimen das concessões por esta contractadas, a Estrada de Ferro da Tijuca. (*Diario Official* de 1 e 10 de fevereiro de 1910.)
	Tocantins	1894 — 2 de junho. .	Decreto n. 1.722 — Approva, com modificações, os estudos da estrada, na extensão de 184,200 kilometros.
		1894 — 19 de outubro	Decreto n. 211 — Proroga por um anno os prazos do contracto para construcção desta estrada.
		1900 — 17 de outubro	Decreto n. 3.812 — Altera algumas e consolida todas as clausulas annexas aos decretos ns. 862 e 3.413, de 16 de outubro de 1890 e 13 de novembro de 1899, concernentes ás linhas ferrea e fluvial de que é cessionaria a Companhia Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya.
		1904—25 de novembro	Decreto n. 4.258 — Fixa em 757:987$200 o capital despendido com trabalhos preliminares.
		1904 —27 de dezembro	Decreto n. 5.406 — Approva, com modificações, os estudos da revisão dos primeiros 20 kilometros da estrada, fixa o prazo da reversão e dá outras providencias.
		1905 — 3 de fevereiro	Aviso n. 34 — Autoriza a Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, depositar no « Banque Française pour le Commerce et l'Industrie » a somma de 2.812.500 francos, destinada á construcção da referida estrada. Da data desse deposito começará tambem a vencer juros de 6 %, conforme estatue o art. 3º do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904, o capital de 757:987$200, já reconhecido pelo decreto n. 4.258, de 25 de novembro de 1901, como tendo sido empregado na construcção da linha.
		1905 — 25 de julho. .	Termo de accôrdo com a Companhia de Viação Ferrea e Fluvial do Tocantins e Araguaya, cessionaria da estrada, alterando a denominação social para o titulo — Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil.
		1906 — 10 de junho .	Aviso n. 185 — Autoriza o delegado do Thesouro em Londres receber da Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil, cessionaria da linha ferrea de Alcobaça á Praia da Rainha, o deposito de francos 7.932.454, destinados á construcção da referida linha, nos termos do § 4º da clausula 30 do decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900 e modificação constante do decreto n. 5.406, de 27 de dezembro de 1904.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Tocantins	1906 — 31 de agosto.	Aviso n. 245 — Declara ao delegado do Thesouro em Londres que os juros, papel, sobre 757:087$200 devem agora ser pagos por semestres completos, depois de convertidos em ouro á taxa em vigor nesta praça, no dia do pagamento.
		1908 — 30 de março .	Aviso n. 113 — Approva a tomada de contas relativas ao 1º semestre de 1907. (*Diario Official* de 1 de abril de 1908.)
		1908 — 3 de dezembro	Decreto n. 7.211 — Proroga por mais dous annos o prazo fixado para conclusão da construcção desta estrada. (*Diario Official* de 10 de dezembro de 1908.)
		1910 — 28 de julho. .	Decreto n. 8.123 — Autoriza a revisão do contracto com a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil. (*Diario Official* de 6 de setembro de 1910.)
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.312 — Altera a clausula XXIV do decreto n. 8.123, de 28 de julho do corrente anno, no sentido de fixar em 90 annos o prazo para a reversão da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, do seu prolongamento até a margem do rio Araguaya e do ramal para o rio Tocantins. (*Diario Official* de 23 de outubro de 1910.)
		1911 — 4 de dezembro	Decreto n. 9.171 — Autoriza a revisão do traçado da Estrada de Ferro Alcobaça á Praia da Rainha, permittindo seu ponto de partida da cidade de Cametá. (*Diario Official* de 6 de dezembro de 1911.)
		1911—21 de dezembro	Termo de accôrdo autorizando a revisão do traçado da Estrada de Ferro de Alcobaça á Praia da Rainha, permittindo seu ponto de partida da cidade de Cametá. (*Diario Official* de 24 de janeiro de 1912.)
		1912 — 10 de janeiro.	Aviso n. 1 — Approva a tomada de contas da Estrada de Ferro do Norte do Brazil, cessionaria da Estrada de Ferro Alcobaça á Praia da Rainha, referente ao 1º semestre de 1910.
		1912 — 6 de março .	Decreto n. 9.420 — Abre o credito de 50:639$174, ouro, supplementar á verba 5ª do art. 31 da lei orçamentaria do exercicio de 1911. (*Diario Official* de 8 de março de 1912.)
		1912 — 19 de junho .	Decreto n. 9.632 — Proroga até 31 de dezembro do corrente anno, sem que outra prorogação possa ser concedida, o prazo estipulado na clausula XVI do contracto approvado pelo decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910. (*Diario Official* de 29 de junho de 1912.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 2.770 — Autoriza o Presidente da Republica a abrir o credito especial de 1.372:175$818, ouro, para pagamento das garantias de juros devidos ás companhias Estradas de Ferro do Norte do Brazil e S. Paulo Rio Grande. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1913.)
		1913 — 15 de janeiro.	Decreto n. 10.012 — Abre o credito especial de ..... 1.372:175$818, ouro, para pagamento das garantias de juros devidos ás companhias de Estradas de Ferro Norte do Brazil e S. Paulo Rio Grande, respectivamente, de 25:863$370 e 1.346:312$148. (*Diario Official* de 18 de janeiro de 1913.)
		1913 — 28 de maio. .	Decreto n. 10.239 — Concede novos prazos, improrogaveis, para a construcção da Estrada de Ferro Tocantins e o estabelecimento da navegação nos rios Tocantins e Araguaya. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Tocantins	1913 — 28 de maio .	Decreto n. 10.240 — Approva os estudos definitivos e os orçamentos da Estrada de Ferro do Tocantins, nos trechos de Alcobaça a Cametá e de Praia da Rainha a S. João do Araguaya. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
		1913 — 27 de agosto .	Aviso n. 127 — Autorizando esta companhia depositar parcelladamente, 25.000.000 de francos no estabelecimento que fôr designado pelo Governo. (*Diario Official* de 29 de agosto de 1913.)
		1913 — 27 de setembro	Aviso n. 141 — Determina que se providencie para que se torne effectiva a tomada de contas desta estrada, impossibilitada pela ausencia do representante da companhia, sob pena de lhe ser applicado o art. 24 das instrucções de 2 de janeiro de 1897. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
		1913 — 11 de novembro	Aviso n. 162 — Tendo presentes as actas das tomadas de contas dos dous semestres de 1911 e 1912 dos trechos em trafego e construcção da Estrada de Ferro do Tocantins, de que é cessionaria a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil; bem assim as informações a respeito prestadas em officio n. 656 Z, de 13 de outubro ultimo. Verifica-se do exame da materia: 1º, é extranhavel que só em fins de setembro de 1912 se tenha reunido a commissão para as tomadas de contas relativas aos 1º e 2º semestres de 1911 e mesmo do 1º de 1912; 2º, o processo das tomadas de contas não foi regular, porquanto, não tendo sido ainda apurado o custo do trecho de 43 kilometros em trafego desde 24 de dezembro de 1908, este processo, *ex-vi* das instrucções de 2 de janeiro de 1897, devia consistir em fixar aquelle custo dentro do maximo kilometrico exarado no contracto, fazer o calculo dos juros devidos pelo Governo e assignalar o seu resultado, de accôrdo com o modelo annexo ás citadas instrucções; 3º, esta apuração do custo deixou de ser feita por não existirem documentos nem no archivo da Fiscalização, nem no escriptorio da companhia, no Pará; 4º, da extensão total de 53 kilometros em trafego e construcção apenas 20 foram approvados pelo Governo; 5º, nenhuma referencia é feita nas actas ao recolhimento do imposto de transito, em contrario á ordem em vigor deste ministerio. Em vista de taes condições, que, sobretudo, delatam a situação anormal dos serviços a cargo da Companhia Estradas de Ferro do Norte do Brazil, determina que sejam com urgencia effectuadas novas tomadas de contas dos quatro semestres pre-citados com estricta observancia de todas as instrucções em vigor, em ordem, principalmente, a serem apurados o custo das obras realizadas e as responsabilidades reaes do Governo pela respectiva garantia de juros. Dadas as alludidas irregularidades na prestação de contas, resolve, outrosim, que, de accôrdo com o § 5º da clasula XXX do contracto autorizado pelo decreto n. 3.812, de 17 de outubro de 1900, e artigo 24 das instrucções de 2 de janeiro de 1897, os juros devidos á companhia só sejam pagos em presença dos balanços de liquidação da receita e despeza do custeio da estrada, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo. (*Diario Official* de 12 de novembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, PORTARIAS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
55	**Tram-Road de Nazareth** . . .	1893 — 13 de julho. .	Decreto n. 1.477 — Fixa o capital em 1.890:000$000.
		1893 — 12 de agosto .	Portaria approvando as alterações nas tarifas approvadas por portaria de 28 de agosto de 1891.
		1906 — 29 de maio. .	Decreto n. 6.053 — Transfere ao governo do Estado da Bahia o direito de resgatar o trecho de concessão federal, de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa. (*Diario Official* de 31 de maio de 1906.)
		1906 — 25 de junho .	Termo de transferencia ao governo do Estado da Bahia do direito de resgatar o trecho de concessão federal, de Santo Antonio de Jesus á cidade de Amargosa.
		* * *	
56	**Uberaba a Coxim**	1890 — 16 de outubro	Decreto n. 862 — Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral, ligando diversos Estados da União á Capital Federal.
		1894 — 20 de janeiro.	Decreto n. 1.658 — Approva com modificações os estudos definitivos da 1ª secção da linha, na extensão de 103 kilometros.
		1894 — 27 de agosto.	Decreto n. 1.779 — Proroga por dous annos os prazos estatuidos na clausula III do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, para inicio e conclusão das obras da estrada.
		1901 — 28 de fevereiro	Decreto n. 3.940 — Proroga até 31 de dezembro de 1902 o prazo para conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada.
		1904 — 2 de março .	Decreto n. 5.150 — Proroga até 31 de dezembro de 1905 o prazo para a conclusão dos 100 primeiros kilometros da estrada.
		1904 — 30 de julho .	Decreto n. 5.266 — Transfere á Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brazil a concessão da Estrada de Ferro de Uberaba a Coxim com algumas modificações das respectivas clausulas.
		1904 — 18 de outubro.	Decreto n. 5.349 — Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas.
		* * *	
57	**Victoria a Minas**.	1902 — 1 de fevereiro	Decreto n. 4.337 — Confirma á Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas a concessão feita pelo decreto n. 1.082, de 28 de novembro de 1890, substituindo, porém, o traçado, já approvado, da Estrada de Ferro de Peçanha ao Araxá, por outro que, partindo da cidade da Victoria, Estado do Espirito Santo, passe por Peçanha e termine em Diamantina, no de Minas Geraes.
		1903 — 3 de fevereiro.	Decreto n. 4.759 — Acceita, com modificações, para a construcção da Estrada de Ferro de Victoria a Diamantina, os estudos definitivos da linha comprehendida entre Victoria e Peçanha, anteriormente approvados.
		1904 — 26 de abril. .	Decreto n. 5.205 — Approva os estudos definitivos e o orçamento da variante « Páo Gigante », da estrada, entre S. José de Queimados, no kilometro 29,300, e a villa Collatina, no kilometro 156, do traçado a que se refere o decreto n. 4.759, de 3 de fevereiro de 1903.
		1904 — 10 de maio. .	Decreto n. 5.214 — Approva o regulamento e tarifas da estrada.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. — Datas	Ementas
	Victoria a Minas	1904 — 24 de maio. .	Aviso n. 414 — Approva o horario dos trens da estrada.
		1904 — 5 de outubro.	Portaria approvando, provisoriamente, o quadro do pessoal e tabella de vencimentos.
		1904 — 10 de outubro	Aviso n. 664 — Fixa em frs. 17.897.102 a totalidade dos depositos autorizados, sendo: o 1º, de francos 5.524.079, autorizado por despacho de 4 de junho de 1902 e o 2º, de frs. 12.373.023, a que ficou reduzido o de frs. 16.211.509, autorizado por despacho de 5 de fevereiro de 1903.
		1904 — 29 de outubro.	Aviso n. 698 — Autoriza o delegado em Londres pagar á companhia a importancia de frs. 523.035, correspondentes á garantia de juros do 1º semestre deste anno, a razão de 6 % sobre o capital depositado de frs. 17.897.102, com o desconto já feito de frs. 13.878, concernentes aos juros pagos pelo estabelecimento bancario em que foi depositado aquelle capital.
		1904 — 31 de outubro.	Aviso n. 700 — Approva a modificação do horario em vigor na estrada.
		1905 — 23 de fevereiro	Aviso n. 52 — Approva o horario para os trens extraordinarios entre as estações de Porto Velho e Alfredo Maia.
		1905 — 15 de março .	Aviso n. 67 — Autoriza o pagamento de 523.279 francos ao representante da companhia, juros correspondentes ao 2º semestre do anno de 1904.
		1905 — 11 de abril. .	Decreto n. 5.506 — Approva os estudos de uma variante da estrada, comprehendida entre os kilometros 92 e 113 do traçado a que se refere o decreto 5.205, de 26 de abril de 1904, com a sub-variante projectada entre as estacas 258 + 6 a 508 + 6 e a modificação entre as estacas 0 e 130 indicada em tinta azul nas plantas.
		1905 — 7 de julho. . .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para os diversos serviços, até a extensão em trafego de 200 kilometros. (*Diario Official* de 14 de julho de 1905.)
		1905 — 10 de julho. .	Aviso n. 199 — Autoriza fazer em suas tarifas, a titulo de experiencia e em caracter provisorio, as seguintes alterações : Tarifa n. 12 — O café em grão ou casquinha pagará a taxa de tres réis por 10 kilos o kilometro até 200 kilometros ; Tarifa n. 13 — O café em côco ou cereja pagará a taxa de 2,5 réis, nas mesmas condições ; O sal grosso ou de cozinha pagará 2,5 réis por 10 kilos o kilometro, conforme a tarifa n. 9 ; Finalmente, a cerveja de producção nacional será cobrada pela tarifa n. 7.
		1906 — 28 de agosto .	Aviso n. 241 — Autoriza o pagamento de 932.499 francos á companhia, juros do primeiro semestre de 1906.
		1906 — 10 de outubro.	Decreto n. 1.532 — Autoriza o Governo a abrir o credito extraordinario de 66:000$ (ouro) para pagamento de juros de 6 % ao anno devidos á companhia, de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (*Diario Official* de 20 de outubro de 1906.)
		1906 — 23 de outubro.	Decreto n. 693 — Abre o credito extraordinario de 66:000$ (ouro) para pagamento dos juros de 6 % ao anno, devidos de 1 de fevereiro a 31 de dezembro de 1902. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1906.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Victoria a Minas	1907 — 31 de julho. .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para diversos serviços, até a extensão em trafego de 350 kilometros. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1907.)
		1907 — 9 de setembro.	Portaria approvando, provisoriamente, a titulo de experiencia, as alterações nas tarifas desta estrada. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1907.)
		1907 — 23 de setembro	Aviso n. 312 — Autoriza a companhia construir uma estação no districto de Cavallinhos. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1907.)
		1907 — 14 de novembro	Aviso n. 369 — Autoriza a construcção de uma parada na povoação de Baixo Guandú, de conformidade com o accôrdo firmado com os interessados que a solicitaram.
		1908 — 10 de setembro	Aviso n. 311 — Confirma o telegramma passado ao delegado do Thesouro em Londres, autorizando o pagamento de francos 1.466.173, de juros correspondentes ao 1º semestre de 1908.
		1909 — 27 de maio . .	Decreto n. 7.424 — Approva, com modificações, os estudos definitivos e orçamento do trecho de 137 kilometros, a partir da estaca 3.970, da revisão dos estudos na margem direita do rio Doce, pouco abaixo de Derrubadinha. (*Diario Official* de 4 de junho de 1909.)
		1909 — 8 de junho. .	Decreto n. 7.455 — Substitue o trecho de Sant'Anna de Ferros a Serro, da Estrada de Ferro Victoria a Diamantina, pelo de Curralinho, da Estrada de Ferro Central do Brazil, á cidade de Diamantina, em Minas. (*Diario Official* de 11 de julho de 1909.)
		1909 — 20 de agosto .	Portaria approvando a reducção de preço e alteração de classificação nas tarifas desta estrada. (*Diario Official* de 21 e 22 de agosto de 1909.)
		1909 — 14 de outubro.	Decreto n. 7.599 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho a Diamantina, na extensão de 38,900 kilometros. (*Diario Official* de 21 de outubro de 1909.)
		1909 — 30 de outubro.	Aviso — autorizando o deposito de 3.000:000$, correspondentes aos estudos e construcção de 100 kilometros, ficando o restante dependente de approvação dos estudos de toda a linha e do bom andamento que fôr dado pela companhia á construcção. (*Diario Official* de 31 de outubro de 1909.)
		1909 —	Aviso — declarando a esta repartição que as modificações constantes do decreto n. 7.599, de 14 de outubro ultimo, approvando os estudos definitivos do primeiro trecho da linha de Curralinho a Diamantina, são as constantes do officio n. 1.035, de 11 daquelle mez, da mesma repartição. (*Diario Official* de 7 de novembro de 1909.)
		1909 — 30 de dezembro	Decreto n. 7.773 — Autoriza a modificação, do contracto para o fim de ser adquirido o direito de reversão em suas linhas. (*Diario Official* de 25 de janeiro de de 1910.)
		1910 — 10 de março .	Decreto n. 7.889 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do segundo trecho da linha de Curralinho a Diamantina. (*Diario Official* de 22 de março de 1910.)
		1910 — 28 de março .	Decreto n. 7.920 — Abre o credito de 99:216$536, ouro, supplementar á consignação « Estrada de Ferro Victoria a Diamantina » da verba 8ª do orçamento do exercicio de 1909. (*Diario Official* de 30 de março de 1910.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Victoria a Minas	1910 — 18 de agosto .	Decreto n. 8.153 — Approva os estudos definitivos e o orçamento, na importancia total de 1.587:020$476 da variante da Serra do Riacho das Varas, com a extensão de 18.930 metros, entre os kilometros 61,080 e 80,100 do ramal de Curralinho. (*Diario Official* de 26 de agosto de 1910.)
		1910 — 1 de setembro	Decreto n. 8.188 — Approva o projecto apresentado pela companhia, de conformidade com o disposto no decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, para a electrificação da linha de Victoria a Itabira de Matto Dentro, com o respectivo orçamento, na importancia total de 52.686:773$882, que será remunerada com o transporte do minerio de ferro nos termos da clausula IV do referido decreto de n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909. (*Diario Official* de 22 de setembro de 1910.)
		1910 — 6 de setembro	Aviso n. — Autoriza a Delegacia do Thesouro em Londres pagar á companhia a garantia de juros do primeiro semestre do corrente anno, na importancia de francos - 1.878,804.13. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1910.)
		1910 — 15 de setembro	Decreto n. 8.217 — Approva, de conformidade com a clausula 3ª do decreto n. 7.773, de 30 de dezembro de 1909, o projecto apresentado pela companhia para a construcção de um alto forno electrico destinado á preparação do minerio de ferro que transportar, de accôrdo com os documentos que acompanham. (*Diario Official* de 29 de setembro de 1910.)
		1910 — 27 de setembro	Aviso n. — Permittindo á companhia depositar na *Caisse Générale et Banque de Crédit Mobilier* sómente a importancia correspondente ao capital maximo relativo a 150 kilometros, isto é, de .... 4.500:000$000, ouro, dos quaes 1.648:501$000 representam a differença entre a somma dos depositos já autorizados e a despeza realizada e a restante parte da quantia a despender nas construcções em andamento para a construcção do trecho de Figueira a Itabira de Matto Dentro. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1910.)
		1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.308 — Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia total de 20.963:060$205, da linha de Victoria a Diamantina, na extensão de 257,707 kilometros. (*Diario Official* de 27 de outubro de 1910.)
		1910 — 9 de novembro	Decreto n. 8.363 — Approva os projectos e orçamentos para a construcção de estações de 1ª e 4ª classes, na importancia de 47:829$475, e bem assim o projecto de uma officina de reparação na Estrada de Ferro de Curralinho a Diamantina, desta companhia. (*Diario Official* de 20 de dezembro de 1910.)
		1911 — 22 de março .	Decreto n. 8.622 — Abre o credito de 194:381$510, ouro, supplementar á consignação « Estrada de Ferro Victoria a Diamantina » da verba 5ª do orçamento de 1910. (*Diario Official* de 25 de março de 1911.)
		1912 — 8 de março. .	Portaria approvando o quadro e tabella de vencimentos do pessoal para diversos serviços desta estrada e relativos ao trecho de Victoria a Itabira de Matto Dentro. (*Diario Official* de 12 de março de 1912.)
		1912 — 24 de abril. .	Decreto n. 9.542 — Substitue a linha de Sant'Anna dos Ferros a Serro Frio desta estrada pela que, partindo de Baguary, siga pelo vale do rio Corrientes e vá servir aos municipios de Guanhães e Serro Frio. (*Diario Official* de 3 de maio de 1912.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Victoria a Minas	1912 — 14 de agosto .	Decreto n. 9.722 — Proroga até 31 de março de 1913 o prazo fixado na clausula III do decreto n. 7.455, de 8 de junho de 1909, para conclusão das obras de construcção do ramal de Curralinho a Diamantina. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1912.)
		1913 — 28 de maio. .	Decreto n. 10.236 — Proroga até 30 de setembro de 1913 o prazo fixado na clausula III do decreto n. 7.455, de 8 de junho de 1909, para conclusão das obras de construcção do ramal de Curralinho a Diamantina. (*Diario Official* de 31 de maio de 1913.)
		1913 — 19 de agosto .	Aviso n. 109 — E' approvado o horario para vigorar nesta estrada. (*Diario Official* de 21 de agosto de 1913.)
		1913 — 26 de novembro	Decreto n. 10.583 — Proroga até 29 de dezembro de 1913 o prazo fixado na clausula III do decreto n. 7.455, de 8 de junho de 1909, para a conclusão das obras de construcção do ramal de Curralinho a Diamantina. (*Diario Official* de 29 de novembro de 1913.)
		1913 — 13 de dezembro	Aviso n. 175 — Declara que não se deve permittir a continuação nos postes desta estrada de uma linha telephonica para uso particular. (*Diario Official* de 17 de dezembro de 1913.)
			* * *
58	**Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, Alegrete a Quarahim.**	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
		1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.556 — Approva os estudos definitivos e os orçamentos das 1ª e 2ª secções desta estrada, na extensão de 117.600 metros. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 25 de junho. .	Aviso n. 80—Declara, em solução ao que requereram os contractantes das linhas de Basilio a Jaguarão, São Sebastião a Sant'Anna do Livramento e de Alegrete a Quarahy, que os preços para os materiaes da via permanente devem ser os preços maximos que constam do quadro 1, annexo ao officio 16/3 de 5 de março do corrente anno, dirigido a esta inspectoria pelo chefe do 14º Districto, ficando os custos definitivos para serem apurados pelas facturas consulares e mais documentos, de accôrdo com a clausula VI do contracto approvado pelo decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 26 de junho de 1912.)
		1912 — 4 de julho . .	Decreto n. 9.646 — Autoriza a transferencia á Empreza Constructora do Rio Grande do Sul do contracto para o estudo e construcção das linhas ferreas de Alegrete a Quarahim, Basilio a Jaguarão e S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento, passando por D. Pedrito. (*Diario Official* de 7 de julho de 1912.)
		1913 — 24 de junho. .	Aviso n. 73 — Attendendo ao que requereu a Empreza Constructora do Rio Grande do Sul, constructora das linhas de Alegrete a Quarahim, Basilio a Jaguarão e S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento, passando por D. Pedrito, fica a mesma empreza autorizada a importar 21.500 toneladas de trilhos, talas 509,20 toneladas; parafusos e porcas, 171 toneladas e tirefonds 1.097,10 toneladas, vigorando para estes materiaes os preços estabelecidos pelo aviso n. 80, de 25 de junho de 1912. (*Diario Official* de 25 de junho de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
59	**Basilio a Jaguarão.**	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
		1911 — 27 de setembro	Decreto n. 8.991 — Proroga por tres mezes o prazo estipulado na clausula III do decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 12 de outubro de 1911.)
		1911 — 18 de outubro.	Decreto n. 9.049 — Approva os estudos definitivos do trecho, na extensão de 53.600 metros, a partir de Basilio, da linha de Basilio a Jaguarão, e o respectivo orçamento, na importancia de 4.704:734$852. (*Diario Official* de 24 de outubro de 1911.)
		1912 — 31 de janeiro .	Decreto n. 9.356 — Approva, com modificações, os estudos definitivos desta estrada, na extensão de 60 kilometros, a que se refere o decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911, e o orçamento de 3.702:209$970. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1912.)
			* * *
60	**Brasil Great Southern Railway Company, Limited** Quarahim a Itaquy e prolongamento para S. Borja.	1910 — 31 de março .	Decreto n. 2.932 — Concede autorização a esta companhia para funccionar na Republica. (*Diario Official* de 15 de abril de 1910.)
		1911 — 28 de dezembro	Decreto n. 9.252 — Approva as novas plantas para construcção da ponte internacional sobre o rio Quarahim, em substituição das que foram approvadas pelo decreto n. 2.486, de 20 de março de 1897. (*Diario Official* de 4 de janeiro de 1912.)
		1912 — 10 de janeiro .	Aviso n. 2 — Declara que foi approvada a tomada de contas desta estrada, correspondente ao 1º semestre de 1911.
		1912 — 13 de março. .	Decreto n. 9.436 — Transfere á «The Quarahim Internacional Bridge, Company, Ltd.» as autorizações contidas nos decretos ns. 2.486 e 9.252, de 29 de março de 1897, e 28 de dezembro de 1911, para construcção da ponte internacional sobre o rio Quarahim. (*Diario Official* de 15 de março de 1912.)
		1912 — 30 de março .	Aviso 38 — Declara que foi indeferido o requerimento em que a «The Brasil Great Southern Railway Company, Ltd.» solicita a revisão do decreto n. 8.945, de 6 de setembro de 1911, assim como que o entroncamento da Estrada de Ferro Itaquy a S. Borja com a linha de S. Thiago e S. Borja se faça no logar denominado Duas Arvores. (*Diario Official* de 31 de março de 1912.)
		1912 — 14 de novembro	Indefere o requerimento em que esta companhia pede reconsideração do despacho que fixou a data em que deve terminar o prazo da garantia de juros de que gosa, e proferido em 15 de junho de 1910 o qual é integralmente mantido. (*Diario Official* de 15 de novembro de 1912.)
		1913 — 12 de março .	Aviso n. 15 — Autoriza esta companhia additar ao quadro do pessoal da linha de Itaquy a S. Borja as despezas da direcção da mesma estrada em Londres até á importancia de £ 200, annuaes, que correrão por conta do custeio da referida linha. (*Diario Official* de 14 de março de 1913.)
		1913 — 28 de março .	Aviso — Indefere o requerimento em que esta companhia pede reconsideração do despacho de 13 de novembro de 1912, ou que então a respeito seja instituido o juizo arbitral, de accôrdo com a clausula 40ª do seu contracto. (*Diario Official* de 30 de março de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
	Quarahim a Itaquy e prolongamento para S. Borja.	1913 — 14 de abril . .	Aviso n.—Indefere o requerimento em que esta companhia pede formação do juizo arbitral para intelligencia da clausula V do decreto n. 8.312, de 19 de novembro de 1881, e manda que se passe a certidão solicitada. (*Diario Official* de 16 de abril de 1913.)
		1913 — 2 de julho . .	Aviso n. 77 — Approva, provisoriamente, o regulamento dos transportes e tarifas para vigorarem na Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, devendo a companhia apresentar no prazo de seis mezes outro projecto para solução definitiva, em que as tarifas tenham uma classificação geral, segundo o typo differencial. (*Diario Official* de 4 de julho de 1913.)
		1913 — 22 de setembro	Aviso — Indeferindo o requerimento em que esta companhia pede a transferencia á «Brazil Great Southern Railway Extensions, Ltd., do seu contracto de arrendamento da linha de Itaquy a S. Borja. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1913.)
		1913 — 27 de setembro	Aviso n. 139 — Determina que se intime essa companhia a apresentar, dentro de breve prazo, novo quadro-tabella de vencimentos para o pessoal de toda a linha de Quarahim a S. Borja, tendo em vista a incorporação ao trafego do trecho de Itaquy a S. Borja. (*Diario Official* de 28 de setembro de 1913.)
			* * *
61	**Cruz Alta a Santo Angelo** . .	1907 — 14 de fevereiro	Decreto n. 6.371 — Abre o credito extraordinario de 300:000$ para a construcção do ramal de Cruz Alta á foz do Ijuhy.
		1907 — 28 de junho .	Aviso n. 30 — Dá ao 2º batalhão de engenheiros, posto á disposição do Ministerio da Viação pelo Ministerio da Guerra, a incumbencia de construir este ramal.
		1907 — 9 de julho. .	Aviso n. 33 — Declara, em additamento ao aviso n. 30 de 28 de junho, que vae ser posto á disposição da fiscalização, na Delegacia Fiscal do Rio Grande do Sul, o credito de 300:000$ para occorrer ás despezas com a construcção deste ramal.
		1908 — 10 de março .	Aviso n. 29 — Autoriza a construcção dos primeiros 50 kilometros, cujos estudos de revisão foram procedidos, entre Cruz Alta e a colonia Ijuhy, sem prejuizo da apresentação dos estudos ao ministro da Viação.
		1908 — 15 de julho. .	Portaria — resolvendo substituir o art. 17 das Instrucções provisorias, approvadas pela portaria de 27 de maio de 1907, para construcção deste ramal pelo 2º batalhão de engenharia. (*Diario Official* de 16 de julho de 1908.)
		1908 — 16 de julho . .	Decreto n. 7.032 — Approva os estudos definitivos e orçamento do trecho comprehendido entre Cruz Alta e a colonia do Ijuhy. (*Diario Official* de 21 de julho de 1908.)
		1908 — 6 de agosto .	Aviso n. 98 — Encarrega o 2º batalhão de engenharia do reconhecimento da linha que, partindo de Cacequy, vá a S. Borja, passando por Povinhos e S. Luiz, como tambem da revisão dos estudos da linha de Itaquy a S. Borja.
		1909 — 21 de maio. .	Decreto n. 7.420 — Abre o credito de 300:000$ para ser applicado á construcção desta estrada. (*Diario Official* de 23 de maio de 1909.)
		1909 — 16 de setembro	Decreto n. 7.549 — Abre o credito de 200:000$ para a construcção. (*Diario Official* de 18 de setembro de 1909.)

DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
	Datas	Ementas
Cruz Alta a Santo Angelo. .	1910 — 3 de fevereiro	Decreto n. 7.846 — Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, do trecho da Estrada de Ferro de Cruz Alta á foz do Ijuhy, comprehendido entre as estações de Ijuhy e de Santo Angelo. A extensão deste trecho é de 51,543 kilometros e o seu orçamento de 1.679:937$307. (*Diario Official* de 5 de fevereiro de 1910.)
	1910 — 28 de abril . .	Decreto n. 7.972 — Abre o credito de 251:299$400, para a construcção desta estrada. (*Diario Official* de 3 de maio de 1910.)
	1910 — 20 de outubro.	Decreto n. 8.310 — Abre o credito de 235:000$ para a construcção desta estrada.
	1911 — 25 de janeiro.	Decreto n. 8.529 — Abre o credito de 700:000$ para a construcção desta estrada. (*Diario Official* de 28 de janeiro de 1911.)
	1912 — 7 de fevereiro	Decreto n. 9.361 — Abre o credito de 1.280:000$ para proseguimento dos trabalhos desta estrada. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1912.)
		* * *
Jewish Colonisation	1913 — 14 de abril. .	Aviso n. — Permittindo que a linha ferrea em construcção pela « Jewish Colonisation » para serviço de sua fazenda « Quatro Irmãos » seja ligada á de Passo Fundo a Marcellino Ramos, em ponto proximo á estação Erebango, lado do Uruguay, correndo as respectivas despezas por conta desta associação. (*Diario Official* de 16 de abril de 1913.)
	1913 — 2 de julho. .	Aviso n. 78 — Declara que foi cedida a esta associação a quantidade necessaria de trilhos, dos que a Compagnie Auxiliaire está substituindo em suas linhas, á razão de 100$ por tonelada. (*Diario Official* de 4 de julho de 1913.)
		* * *
Minas de S. Jeronymo . . .	1890 — 24 de julho . .	Decreto n. 600 — Concede privilegio para construcção, uso e goso do prolongamento da Estrada de Ferro Minas de S. Jeronymo, com um ramal a entroncar-se com a Estrada de Ferro de Bagé a Cacequy, no Estado do Rio Grande do Sul.
	1890 — 18 de outubro.	Decreto n. 906 — Concede garantia de juros de 6 % ao anno, ao capital que fôr empregado na construcção do prolongamento da estrada.
	1891 — 24 de julho. .	Decreto n. 454 — Eleva de seis mezes improrogaveis o prazo para a apresentação dos estudos definitivos.
	1892 — 30 de maio. .	Decreto n. 833 — Approva os estudos definitivos dos 40 primeiros kilometros do prolongamento da estrada.
	1893 — 6 de maio . .	Decreto n. 1.389 — Approva com modificações os estudos definitivos do prolongamento da estrada, comprehendidos entre os kilometros 40 e 180.
	1893 — 3 de agosto .	Decreto n. 1.497 — Proroga por dous annos o prazo fixado na clausula VI, do decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890, para conclusão das obras do prolongamento da estrada.
	1894 — 23 de fevereiro	Decreto n. 1.678 — Altera a clausula IV, das que baixaram com o decreto n. 906, de 18 de outubro de 1890.
	1895 — 4 de fevereiro	Decreto n. 1.895 — Approva, com modificações, os estudos definitivos do ramal da estrada de Ferro de S. Jeronymo.

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
64	**Pelotas a S. Lourenço . . . .**	1889 — 5 de janeiro .	Decreto n. 10.151 — Concede privilegio e garantia de juros para a construcção de uma estrada de ferro que una a cidade de Pelotas ás colonias de São Lourenço e limitrophes a ella, na provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.
		1889 — 30 de dezembro	Decreto n. 101 — Proroga por 30 dias o prazo concedido á Companhia « Pelotas and Colonies Railway, limited » para apresentação dos respectivos estudos.
		1890 — 11 de abril . .	Decreto n. 315 — Approva os estudos definitivos da Estrada de Ferro de Pelotas ás colonias de S. Lourenço.
		1890 — 31 de maio . .	Decreto n. 448 — Proroga o prazo concedido á Companhia « Pelotas and Colonies Railway, limited » para o começo das obras da respectiva estrada.
		1890 — 16 de outubro.	Decreto n. 863 — Proroga o prazo para a inauguração das obras da estrada.
		1891 — 17 de janeiro .	Decreto n. 1.312 — Proroga novamente o prazo concedido para inauguração das obras da estrada.
		1891 — 8 de agosto. .	Decreto n. 485 — Transfere a concessão á Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul.
		1892 — 15 de julho. .	Decreto n. 941 — Approva a variante proposta pela Empreza Industrial e Constructora do Rio Grande do Sul, entre os kilometros 3 e 66 e 25 e 54 da estrada.
		1892 — 23 de agosto .	Decreto n. 1.021 — Approva a variante do traçado da estrada de ferro na parte relativa ao ramal da Tablada.
		1892 — 9 de novembro	Aviso n. 7 — Remette a cópia da informação do engenheiro Ayrosa Galvão sobre o traçado da estrada ao governador do Rio Grande do Sul, e pede seu parecer, visando os interesses do Estado.
		1893 — 16 de março .	Aviso n. 3 — Pede ao governador do Estado do Rio Grande do Sul a devolução dos papeis a que se refere o aviso n. 7, de 9 de novembro de 1892, com o respectivo parecer.
		1893 — 16 de março .	Aviso n. 44 — Resolve declarar interrompido o prazo fixado na clausula 8ª do contracto assignado pelo decreto n. 10.151, de 5 de janeiro de 1889, a contar desta data, até que tenha solução a questão pendente.
		1894 — 29 de setembro	Aviso n. 156 — Tendo ficado interrompido o prazo para a conclusão das obras da estrada, em virtude do aviso n. 44, de 16 de março de 1893, resolve não approvar a multa proposta pelo inspector geral de estradas de ferro.
		1901 — 17 de julho. .	Aviso n. 156 — Declara ao engenheiro fiscal ter cessado a fiscalização a seu cargo, visto não ter a empreza cessionaria da estrada dado execução aos trabalhos de construcção.
			* * *
65	**Pelotas a S. Pedro. . . . . .**	1913 — 26 de novembro	Decreto n. 10.585 — Approva os estudos definitivos desta estrada, no trecho comprehendido entre os kilometros 0 e 100, e o respectivo orçamento de 7.197:114$212. (*Diario Official* de 28 de novembro de 1913.)
			* * *
66	**Rio Grande do Sul a Santa Victoria do Palmar.**	1913 — 25 de junho. .	Decreto n. 10.299 — Autoriza o contracto para o prolongamento desta estrada, sem onus para a União, da cidade de Santa Victoria do Palmar ao ponto mais conveniente na fronteira com o Uruguay, entre os arroios S. Miguel e Chuy. (*Diario Official* de 27 de setembro de 1913.)

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC. Datas	Ementas
67	**S. Pedro a S. Luiz e S. Borja.**	1910 — 4 de agosto. .	Decreto n. 8.429 — Approva os estudos definitivos, inclusive o orçamento, na importancia de 4.040:421$900, do primeiro trecho de 84k,440. (*Diario Official* de 12 de agosto de 1910.)
		1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.559 — Autoriza o contracto para o estudo e construcção das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (*Diario Official* de 22 de fevereiro de 1911.)
		1911 — 6 de setembro	Decreto n. 8.948 — Substitue a clausula I do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1911.)
		1911 — 6 de setembro.	Decreto n. 8.949 — Proroga por tres mezes o prazo estipulado na clausula III do decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911, para apresentação dos estudos definitivos das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (*Diario Official* de 14 de setembro de 1911.)
		1912 — 3 de janeiro .	Decreto n. 9.294 — Proroga por tres mezes o prazo para apresentação do resto dos estudos das linhas ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja. (*Diario Official* de 13 de janeiro de 1912.)
		1912 — 2 de maio . .	Decreto n. 9.559 — Approva os estudos definitivos dos primeiros 50 kilometros do ramal ferreo de S. Borja, a partir de S. Borja para S. Thiago, e o respectivo orçamento, reduzido a 1.850:584$274. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)
		1912 — 19 de junho. .	Decreto n. 9.633 — Approva, com modificações os estudos definitivos do trecho de 49.009m,770 da linha de S. Pedro a S. Luiz e orçamento de 1.984:713$656. (*Diario Official* de 22 de junho de 1912.)
		1912 — 17 de julho. .	Decreto n. 9.668 — Approva os estudos definitivos do trecho de 108.604.580m,00 da linha de S. Thiago a S. Borja, entre o kilometro 50 e Santiago, e o orçamento na importancia de 4.143:622$641. (*Diario Official* de 20 de julho de 1912.)
		1912 — 31 de julho. .	Decreto n. 9.699 — Approva os estudos definitivos do ultimo trecho de 62.500 metros da linha de S. Pedro a S. Luiz e o orçamento de 3.454:924$807. (*Diario Official* de 3 de agosto de 1912.)
		1912 — 15 de agosto .	Aviso n. 112 — Autoriza João Corrêa & Irmão e o Banco da Provincia do Rio Grande do Sul importar quatro locomotivas Mogul pelo preço maximo de 9.350 dolars cada uma e mais 1:000$ para a respectiva montagem e 24 vagões abertos pelo preço maximo de 4:000$ cada um. (*Diario Official* de 16 de agosto de 1912.)
		1912 — 6 de setembro.	Aviso n. 117 — Autoriza os mesmos empreiteiros importarem 21.622,488 toneladas de trilhos, 760,901 toneladas de talas, 993,315 toneladas de *tirefonds*, 338,533 toneladas de parafusos destinados ás linhas de S. Pedro a S. Luiz e Santiago a S. Borja, conservando, porém, o preço já approvado pelo aviso n. 67, de 16 de maio findo. (*Diario Official* de 10 de setembro de 1912.)
		1912 — 18 de setembro	Decreto n. 9.772 — Approva, com modificações os estudos definitivos do trecho de 63k224,040, da linha de S. Pedro a S. Luiz, comprehendido entre Jaguarão e a villa de S. Thiago do Boqueirão e o respectivo orçamento de 4.818:201$199. (*Diario Official* de 24 de setembro de 1912.)
		1912 — 24 de dezembro	Aviso n. 146 — Autoriza os empreiteiros importar cinco apparelhos « Morse » e respectivas installações

NUMERO DE ORDEM	DESIGNAÇÃO DAS ESTRADAS	DECRETOS, AVISOS, PORTARIAS, CONTRACTOS, ETC.	
		Datas	Ementas
			7.200 isoladores de porcellana e 51.000 kilogramm de fio de ferro galvanizado de 4 m/m, devendo custo ser computado de accôrdo com o contracto disposições em vigor.
	S. Pedro a S. Luiz e S. Borja	1913 — 2 de julho . .	Aviso n. 76 — Attendendo ao que requereram os empre teiros João Corrêa & Irmão e o Banco da Provinç do Rio Grande do Sul, reconsidera o despacho ex rado no aviso 117, de 6 de setembro de 1912, cando, porém, mantidos os preços fixados no mesm aviso. (*Diario Official* de 4 de julho de 1913.)
		1913 — 5 de julho . .	Aviso n. 80 — Autoriza a importação de uma locomoti «Baldwin», classe 6-12-D, para o serviço da co strucção, aproveitavel posteriormente para o servi de manobras, devendo o preço de 6.700 dollars s considerado como maximo. (*Diario Official* de 6 de julho de 1913.)
		1913 — 11 de agosto .	Aviso n. 96 — Autoriza a importação de 81 apparelh de mudança de linha, sendo 65 simples e 16 duplo de accôrdo com os preços que especifica. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 11 de agosto .	Aviso n. 97 — Autoriza a importação de 10 caixas pa deposito de agua, com capacidade de 30 metr cubicos cada uma, do typo já approvado, sen cinco destinadas á linha de S. Thiago a S. Borja cinco á de S. Pedro a S. Luiz e dá outras prov dencias. (*Diario Official* de 14 de agosto de 1913.)
		1913 — 22 de agosto .	Aviso n. 120 — Eleva de 3$500 para 4$300 os preços d dormentes que serão empregados na via perma nente das linhas de S. Pedro a S. Luiz e ramal d S. Borja, os quaes passarão a ter as dimensões d 1,80×0,14×0,20, ficando desta fórma alterada, pa a applicação do abatimento de 16 % da clausula do contracto celebrado em virtude do decre n. 8.539, de 15 de fevereiro de 1911, o preço d tabella annexa ao mesmo contracto. (*Diario Official* de 24 de agosto de 1913.)
			* * *
8	**S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento.**	1911 — 15 de fevereiro	Decreto n. 8.556 — Autoriza o contracto para o estud e construcção desta estrada. (*Diario Official* de 21 de fevereiro de 1911.)
		1912 — 31 de janeiro.	Decreto n. 9.358 — Approva, com modificações, os estud definitivos do trecho de 57,200 desta linha, a qu se refere o decreto n. 8.556, de 15 de fevereir de 1911, e o orçamento de 2.867:125$162. (*Diario Official* de 8 de fevereiro de 1912.)
		1912 — 2 de maio .	Decreto n. 9.558 — Approva os estudos definitivos da 2ª e 3ª secções desta estrada, na extensão tota de 103.260 metros, e os respectivos orçamentos, re duzidos a 3.673:955$439 e 4.143:410$959. (*Diario Official* de 7 de maio de 1912.)