

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

Legislação Ferro-viaria Federal do Brazil

Leis, decretos, regulamentos, instrucções,
avisos, portarias e outros
actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de
dezembro de 1921

POR

alberto:
ALBERTO RANDOLPHO PAIVA *(assinado)*

2º OFFICIAL DA SECRETARIA DE ESTADO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS
Alfredo José de Faria

Edição commemorativa do primeiro centenario da Independencia do Brazil,
publicada por ordem do Exmo. Snr.
Sr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

VOLUME I

1828-1871



RIO DE JANEIRO

1922

289

26-7-39

15380 5 12 68

DUAS PALAVRAS

Entre as manifestações de jubilo patriótico ao approximar-se a data do Centenario da Independencia do Brasil, verifica-se um movimento geral de actividade para commemoração de tão importante episodio da nossa emancipação politica com a apresentação de trabalhos diversos sobre differentes aspectos da vida nacional.

Sensibilizam o nosso orgulho as iniciativas que por tal forma visam demonstrar o que eramos, o que temos feito, qual a expansão do nosso progresso e o estado da cultura actual em todas as suas modalidades.

Predomina na nossa organização politica e administrativa, como em geral nas sociedades novas, em evolução, a intervenção do Estado nos grandes problemas de interesse da collectividade, e assim magno relevo cabe ao departamento do Governo que se destina a velar pelas necessidades relativas aos meios de comunicação, de transporte e ás obras publicas.

Um retrospecto da acção desse departamento nas decadas que se seguiram ao grito do Ypiranga attestará sem duvida quacs os beneficios decorrentes da xecução de obras de grande relevancia para o desenvolvimento, expansão e bem estar da communhão brasileira.

A collectanea dos actos do Governo geral que se relacionam com a viação ferrea do paiz evidencia o interesse sempre manifestado por essa parte dos serviços a cargo do Ministerio da Viação e Obras Publicas e demonstra os differentes aspectos e normas com que os poderes publicos leem tratado do assumpto.

"A Legislação Ferro-viaria Federal do Brasil", que organizei, accedendo ao convite com que me distinguio o honrado Sr. Inspector Federal das Estradas, Engenheiro J. Palhano de Jesus, por iniciativa do illustre Chefe da Secção de Estudos e Construcções, Engenheiro Felipe Nery Ewbank da Camara, obedece a esse pensamento

II

e, destinando-se a prestar pequeno subsidio á commemoração do Centenario da Independencia, será sem duvida um trabalho de grande utilidade para estudos ou consulta para quantos, por qualquer motivo, se interessarem pelo nosso progresso nesse particular.

Reunir elementos esparsos em publicações avulsas ou manuscritos em colleções e archivos, de modo a systematisar todos os actos e referencias á viação ferrea, foi tarefa de que procurei desobrigar-me, sem desfallecimento, apesar do curto lapso de tempo e das difficuldades a vencer pela carencia de dados e informações subsidiarias, indispensaveis para o complemento e efficiencia do trabalho.

E' possivel que existam lacunas em uma obra que, alcançando remotas eras, nos dá noticia das primeiras iniciativas para a construcção de estradas de ferro no vasto territorio do Brasil. As falhas, entretanto, provêm da deficiencia com que eram publicados outr'ora os actos officiaes e concatenados os escriptos das repartições publicas e, ainda, da confusão decorrente de constantes reformas, organização e transferencia de serviços.

Que os obreiros da viação ferrea, encontrando nos labores do passado o exemplo do esforço, admiravel ao seu tempo, e na fé dos dias tuturos o incitamento á luta, prosigam, sem vacillar, na bemfazeja missão de rasgar estradas e communicações no paiz, dignificando deste modo a capacidade tecnica nacional, augmentando o patrimonio indigena e operando, enfim, o engrandecimento moral da terra de seus descendentes. Assim o possa attestar no futuro o historiador que se seguir ao obscuro autor da "Legislação Ferroviaria Federal do Brasil" de 1828 a 1922.

O AUTOR.

Viação Ferrea Federal do Brazil

LEGISLAÇÃO

1828

CARTA DE LEI DE 29 DE AGOSTO DE 1828

Regula a competencia dos Governos geral, provincial e municipal de promover a navegação dos rios, abrir canaes, construir estradas, pontes, calçadas ou aqueductos, e dá outras providencias.

D. Pedro I, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que a Assembléa Geral decretou e nós queremos a lei seguinte:

Art. 1º. As obras que tiverem por objecto promover a navegação dos rios, abrir canaes ou construir estradas, pontes, calçadas ou aqueductos, poderão ser desempenhadas por emprezarios nacionaes ou estrangeiros, associados em companhias ou sobre si.

Art. 2º. Todas as obras especificadas no artigo antecedente que forem pertencentes á Provincia Capital do Imperio, ou a mais de uma Provincia, serão promovidas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio; as que forem privativas de uma só Provincia, pelos seus presidentes em conselho, e as que forem do termo de alguma cidade ou villa, pelas respectivas camaras municipaes.

Art. 3º. Logo que alguma das sobreditas obras fôr projectada, as autoridades a quem compeller promovel-as farão levantar a sua planta e plano, e orçar a sua despeza por engenheiros, ou pessoas intelligentes na falta destes.

Art. 4º. A planta e orçamento da despeza da obra se affixarão nos lugares publicos mais visinhos della, por um a seis mezes, convidando-se os cidadãos a fazerem as observações e reclamações que convierem.

Art. 5º. Approvado o plano de alguma das referidas obras, immediatamente será a sua construcção offercida a emprezarios por via de editaes publicos; e havendo concurrentes, se dará a preferença a quem offercer maiores vantagens.

Art. 6º. No contracto com os emprezarios se expressará, além das mais condições que se convencionarem: 1º, o tempo dentro do

qual a obra deverá ser principiada e acabada; 2º, o interesse que os empregarios devem perceber em compensação das suas despezas, e este poderá consistir no direito exclusivo da taxa da navegação dos rios ou canaes que se abrirem, na aquisição dos terrenos alagadiços que, por beneficio de taes obras, se aproveitarem, não sendo de propriedade particular, ou no direito de cobrar certa e determinada taxa do uso da obra que fizer o objecto da empreza por certo numero de annos que se entender necessario para amortisação do capital empregado na obra, com os seus competentes interesses.

Art. 7º. A somma do capital que pelo orçamento da despeza se calcular ser necessario para a construcção da obra, servirá de base para se fixar o quantitativo da taxa.

Art. 8º. Ao fixar-se o quantitativo da taxa cobravel de cada pessoa que usar da obra, haverá a necessaria differença, quanto ás estradas, portes e calçadas, entre pedestres e cavalleiros, as diferentes especies de animaes e os diferentes vehiculos que por ellas passarem; e quanto aos aqueductos das aguas para uso das povoações (cuja taxa se cobrará por fogos), entre o maior e menor consumo que cada casa fizer, tendo-se sobretudo em vista as possibilidades e circumstancias dos moradores.

Art. 9º. Os empregarios serão obrigados a desempenhar as emprezas de que se encarregarem segundo o plano approved, e dentro do tempo que se ajustar, debaixo da pena de pagarem uma multa, que será estipulada nos contractos.

Art. 10. Os mesmos empregarios só poderão principiar a cobrar a taxa do uso e de passagem depois que a obra estiver concluida; mas, se a mesma taxa se deve cobrar em diversos pontos ou barreiras determinadas, poderão receber as quotas respectivas a estas logo que as partes da obra relativas aos mesmos lugares ficarem ultimadas, principiando a contar-se o tempo, neste caso, desde que começar a cobrança, e cessando esta, ainda que não tenha cessado a das outras partes da obra.

Art. 11. O direito de cobrar as taxas de uso e de passagem prescreve a favor das pessoas que as deverem pagar no mesmo momento em que se tiverem posto fóra do alcance da vista das barreiras aonde as mesmas taxas se cobrarem, excepto se tiverem passado por força, porque neste caso serão condemnados a pagar o duplo da importancia da taxa imposta no Juizo dos Juizes de paz, além das acções ou correccões criminaes que podem e deverem ter.

Art. 12. As obras, depois de concluidas, serão entregadas em estado de perfeita conservação á custa dos empregarios todo o tempo que durar o direito de cobrar a taxa de uso e de passagem das mesmas obras.

Art. 13. Findo o prazo do contracto, as autoridades a quem competir poderão contractar a conservação das obras, reduzindo as taxas do uso e de passagem, com quem offerecer melhores vantagens.

Art. 14. Serão isentas de pagar as taxas do uso e de passagem as pessoas que das obras fizerem uso em acto do serviço nacional, e bem assim todos e quaesquer generos e effectos da nação por que ellas passarem; e disto se fará expressa menção nos contractos.

Art. 15. No caso de não apparecerem empregarios com quem se contractem as referidas obras, serão estas feitas por conta dos rendimentos dos Conselhos, havend-os, ou da Fazenda Publica; e

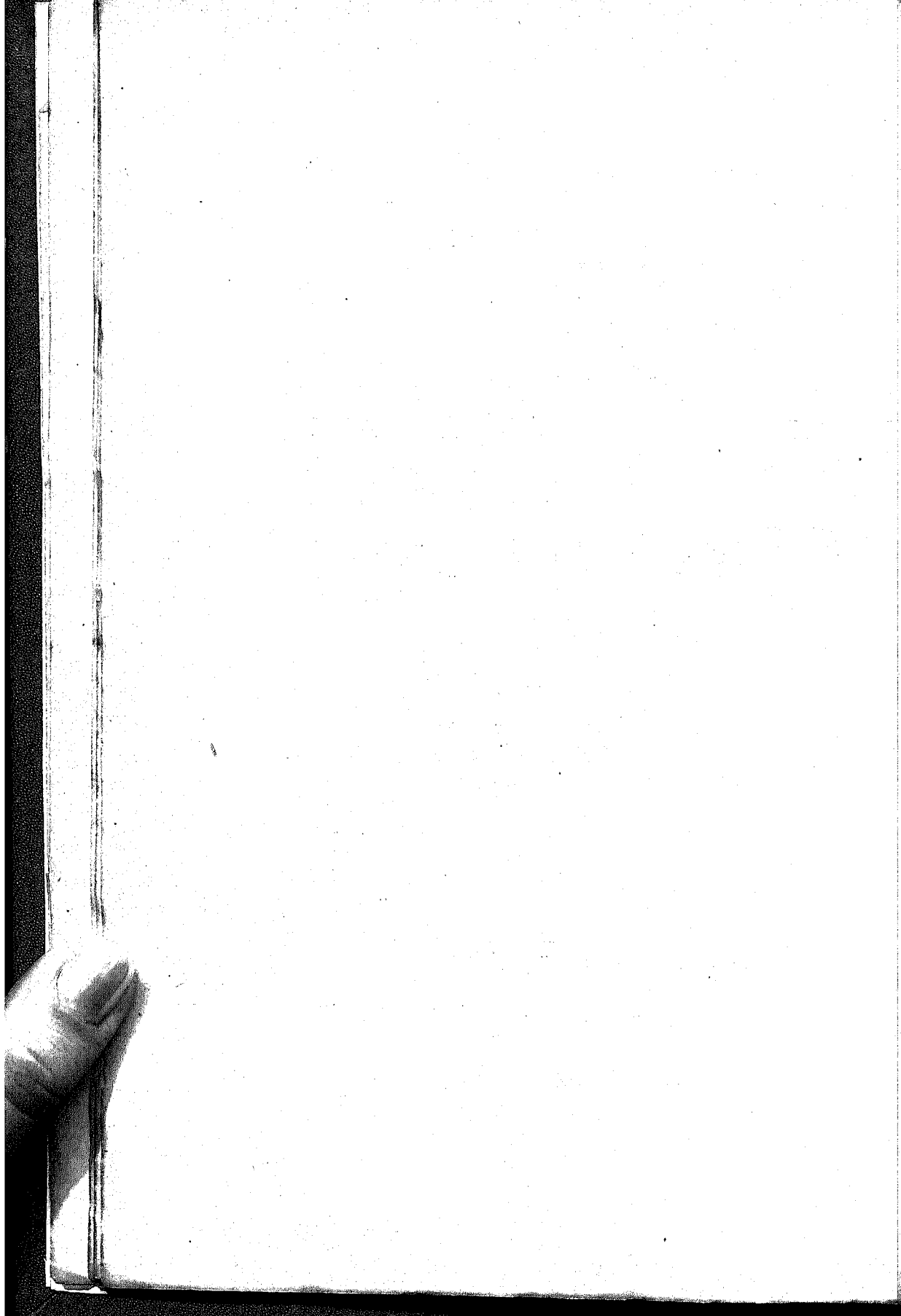
para indemnisação destas despesas que se fizerem por conta da Fazenda Publica se imporá o mesmo direito de uso e de passagem que deveria ter lugar se a obra se contractasse.

Art. 16. Para este fim serão apresentados ao conhecimento da Assembléa Geral Legislativa, pelo Ministro dos Negocios do Imperio, os planos das obras sobreditas, acompanhadas da sua planta e orçamento de despesas, de uma tabella das taxas que convirá estabelecer sobre o seu uso e passagem, e por quantos annos, e de certidão legal por onde conste das diligencias que se praticaram para obter emprezarios. Se a Assembléa Geral approvar a obra, será incluída a sua despeza nos orçamentos da receita e despeza dos annos futuros, em prestações annuaes, e se determinará o quantitativo da taxa do uso e passagem que se houver de cobrar, e por quantos annos.

Art. 17. Os proprietarios por cujos terrenos se houverem de abrir as estradas ou mais obras serão attendidos em seus direitos, nos termos da lei de 9 de setembro de 1826, e indemnizados não só das benfeitorias, mas até do solo, quando á vista dos seus titulos se mostre que devam ser isentos de os dar gratuitamente.

Art. 18. Ficam revogadas todas as leis, alvarás, decretos e mais resoluções em contrario.

Mandamos, portanto, etc. Dada no Palacio do Rio de Janeiro aos vinte e nove de agosto de mil oitocentos e vinte oito, sétimo da Independencia e do Imperio. — IMPERADOR com rubrica e guarda.
— (L. S.) — *José Clemente Pereira*. — Com os registros competentes.



1835

DECRETO LEGISLATIVO N. 101 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1835

Autoriza a concessão de privilegio exclusivo por 40 annos á Companhia que se organizar para construcção, uso e gozo de um caminho de ferro entre a capital do Imperio e as provincias de Minas e S. Paulo.

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

Art. 1º. 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 passageiros.

Art. 2º. Nos logares em que a estrada de ferro cortar as estradas existentes, ou sobre ellas fór construida, fica a empresa obrigada a construir outras em tudo iguaes ás que existiam, sem poder exigir por isso taxa alguma.

Art. 3º. O Governo poderá conceder a estas Companhias os privilegios concedidos á do Rio Doce (1), nos arts. 5º, 6º, 8º, 9º

(1) Os artigos mencionados do decreto n. 24, de 17 de Setembro de 1835, são os seguintes:

“Art. 5º Serão livres do recrutamento de mar e terra, por espaço de cinco annos, os Brasileiros empregados na Companhia, menos no caso de guerra.

Art. 6º Todas as machinas, barcos de vapor, instrumentos ou outros artefactos de ferro ou qualquer metal, importados para o serviço da Companhia, serão isentos de quaesquer direitos de importação por espaço dos primeiros cinco annos, ficando a Companhia privada desse privilegio, logo que por sentença se prove ter havido abuso de sua parte.

Art. 8º Os terrenos, de que a Companhia houver de necessitar para a construcção de estradas, pontes, caes, compontas, canaes, diques ou represas, se forem devolutos, ser-lhe-hão cedidos gratuitamente; se de propriedade particular, serão previa e definitivamente avaliados por arbitros e o seu importe entregue por ella aos proprietarios ou depositado em juizo no caso de que elles recusem recebê-lo;

e 13 do decreto de 17 de setembro do corrente anno, em tudo quanto fór applicavel.

Art. 4º. As Companhias deverão preencher as seguintes obrigações:

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

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

§ 3º. 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 estrada.

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

Art. 5º. 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, 31 de outubro de 1835, 14º da Independencia e do Imperio.

DIOGO ANTONIO FEIJÓ.

Antonio Paulino Limpo de Abreu.

não devendo por pretexto algum ser a Companhia estorvada em seus trabalhos, salvo aos proprietarios o recurso para o Tribunal competente, somente no que respeita á boa ou má avalliação.

Art. 9º. As taxas que a Companhia estabelecer em seu beneficio pelo transito das estradas, pontes, canaes ou pela navegação que lhe é privativa, serão consideradas interesses do capital nos primeiros 40 annos, reservando-se á Nação, passado esse prazo, o direito de renovar as obras pelo valor e modo que fór estabelecido a julgo de arbitros, ou de prorogar o privilegio por mais outros 40 annos, findos os quaes reverterão á Nação as mencionadas obras, sem indemnização alguma, obrigada a Companhia a entregal-as em bom estado.

Art. 13. É livre á Companhia fixar o frete, pedagio ou direito de passagem que ella julgar conveniente, podendo fazer um regulamento para a navegação geral do Rio Doce e seus confluentes, o qual, depois de approvedo pelo Governo, não será alterado."

1838

DECRETO LEGISLATIVO N. 64 — DE 29 DE OUTUBRO DE 1838

Approvã differentes artigos da resolução da Assembléa Provincial de S. Paulo, que concede privilegio exclusivo para construcção de uma estrada de ferro da Corte a S. Paulo a Aguiar Viuva, Filhos & C.

O Regente, em nome do Imperador o Senhor D. Pedro II, tem sancionado, e manda que se execute a resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1º. Ficam approvadas, na parte em que excedem as attribuições das Assembléas Legislativas Provinciaes, as disposições contidas nos seguintes artigos de uma Resolução adoptada pela Assembléa Legislativa da Provincia de S. Paulo, em data de vinte e dous de março do corrente anno, pelo qual foi concedido a Aguiar Viuva, Filhos & Comp. Plat e Reid privilegio exclusivo para a construcção de uma estrada de ferro na referida Provincia a saber:

Art. III. A Companhia se obriga a conduzir á sua custa nos primeiros dez annos depois da concessão do privilegio ao menos 3.000 colonos trabalhadores morigerados, qualquer dos quaes será considerado cidadão brasileiro, um anno depois da chegada a esta Provincia, quando assim o queira.

Art. VIII. Será permittido á Companhia, por todo o tempo que durar o seu privilegio, tirar gratuitamente toda a pedra de ferro, que precisar para a execução de suas obras, onde ella fór encontrada, excepto no Ipanema, levantando para isso as fabricas, que quizer, em terrenos devolutos, ou mesmo de particulares; indemnizando, porém, a estes pelas pedras de ferro, que tirar de seus terrenos e pelos mais prejuizos que soffrerem.

Art. IX. Todas as machinas, barcos de vapor, instrumentos ou outros artefactos de ferro ou de qualquer outro metal, cabos e mais artigos necessarios, importados para os outros trabalhos da Companhia, serão isentos de qualquer direito de importação dentro do prazo de 12 annos estabelecido no art. 1º, até que as estradas e canaes desta empreza estejam concluidos, como allí se diz, e o transito realisado; ficando a Companhia privada deste privilegio, logo que por sentença se prove ter havido abuso de sua parte.

Art. X. Será licito á Companhia entrar, salvas as formalidades das Leis, em todos os terrenos e aguas, que se acharem nas linhas de suas operações e aproveitá-los para poder verificar os seus trans-

portes; bem como poderá servir-se das madeiras, pedra ou cal que extrahir, o que sendo em terreno devoluto, não obrigará a indemnisação alguma, mas sendo de particulares por título ou posse dará logar á competente indemnisação.

Art. XI. O Governo cede á Companhia, para distribuir pelos colonos que importar, debaixo das condições que lhe convierem, doze leguas em quadra, de dezoito ao grão, de terras devolutas na provincia, com a faculdade de escolher onde quizer, salvas as herdades publicas; estas terras formarão quadrados de uma até quatro leguas, separadas entre si pela distancia de uma ao menos; e sobre esses terrenos cessará qualquer direito, que a Companhia para si tenha reservado, logo que cessar o seu privilegio, e tal direito reverterá ao Governo.

Destas terras perderá a Companhia uma legua por cada 16 colonos que trazer de menos que o numero mencionado no art. III e a totalidade no caso de seu privilegio ter cessado nos termos desta lei; mas neste caso passará a ser propriedade dos colonos estabelecidos a porção de terreno que tiverem occupado.

As terras de que se trata deverão ser occupadas, quando muito tarde, nos dois annos immediatos áquelle em que findar o prazo de 12 annos, marcado no artigo primeiro.

A Companhia terá tambem o direito de comprar terrenos ainda não aproveitados, onde lhe aprouver, e nas porções que quizer, comtanto que não exceda cada uma dellas de quatro leguas e sejam separadas entre si por uma legua, ao menos.

Art. XII. Os possuidores e cultivadores de todos os terrenos, de que trata o artigo antecedente, ficam livres, uma vez que se prove serem colonos introduzidos pela Companhia na Provincia, do pagamento das dízimas e mais impostos de produção, pelo espaço de 20 annos, contados do dia em que a Companhia principiar a transportar pelo caminho de S. Paulo para as villas de S. Carlos, Constituição, Itú e Porto Feliz; findo, porém, este prazo, ficarão sujeitos a todos os impostos, como os demais lavradores da Provincia.

Art. XIV. Ficarão pertencendo á Companhia os mineraes ou productos, que se acharem nas excavações que fizer em qualquer parte por motivo de construir e estabelecerem as suas vias de communicação, salvas as leis do Imperio.

Art. 2º. Ficam revogadas todas as leis em contrario.

Bernardo Pereira de Vasconcellos, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Justiça, encarregado, Interinamente, dos do Imperio, o tenha assim entendido e faça executar com os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, 29 de outubro de 1838, 17º da independencia e do imperio.

Pedro de Araujo Lima.

Bernardo Pereira de Vasconcellos.

1840

DECRETO S/N — DE 4 DE NOVEMBRO DE 1840

Concede privilegio exclusivo por 80 annos ao Dr. Thomaz Cochranê para, por meio de companhia que organizar, construir o caminho de ferro que, partindo da Côrte, fosse terminar na Provincia de S. Paulo.

Desejando promover quanto possivel fôr, em beneficio da agricultura e do commercio deste nascente Imperio, os meios de mais facil communicação entre aquelles pontos do seu territorio que reclamam particular consideração; e attendendo ao que me representou Thomas Cochranê sobre a utilidade de um caminho de ferro que principie no municipio da Côrte e termine na provincia de S. Paulo: Hei por bem conceder-lhe o privilegio exclusivo, pelo tempo de oitenta annos, para a constueção do referido caminho de ferro por meio de uma Companhia de nacionaes e estrangeiros que para isso devera organizar e sera denominada — Imperial Companhia de Estrada de Ferro —, debaixo porém das condições que com este baixam, assignadas por Antonio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e expeça em consequencia os despachos necessarios.

Palacio do Rio de Janeiro, em 4 de Novembro de 1840, decimo nono da Independencia e do Imperio. — Com a rubrica de S. M. o Imperador. — Antonio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva. — Está conforme. — Antonio José de Paiva Guedes de Andrade.

Condições a que se refere o decreto desta data

1.ª A Companhia não poderá commecar a obra sem ter apresentado ao governo o projecto do caminho de ferro, o qual partindo do logar do municipio da Côrte que mais conveniente lhe parecer, atravessando o municipio de Iguassú, e passando a serra em logar azado, tocando na margem do rio Parahyba e seguindo pelos municipios de Pirahy, Barra Mansa e Rezende, irá terminar na provincia de S. Paulo.

2.ª A obra será começada dentro de tres annos contados da data da concessão do privilegio, concluida, com todas as machinas e mais objectos pertencentes a esta empresa, dentro de quinze annos contados da data em que a obra tiver começado. Os oitenta annos do privilegio da Companhia serão contados da data da dita concessão.

3ª. A Companhia poderá edificar os armazens e depositos que forem necessarios em diversos pontos do caminho de ferro, para nesses armazens e depositos se acondicionarem os generos que houverem de ser transportados por este caminho; estabelecendo a mesma Companhia um regulamento que assegure aos proprietarios por meio de fiança idonea, regular arrecadação, prompto transporte e fiel entrega dos generos, na fórma das ordens dos ditos proprietarios ou de seus correspondentes.

4ª. A Companhia poderá fazer á sua custa caminhos vicinaes, lateraes ou travessos, que vão ter aos armazens ou pontos de deposito do caminho de ferro.

5ª. Ficam concedidos á Companhia os terrenos que lhe forem necessarios para levantar os seus edificios, cáes ou trapiches, bem como para a projecção dos caminhos e para as obras hydraulicas que houver de fazer para os seccar e tornar solidos nos logares alagadiços, indemnizando porém, previamente, na conformidade das leis geraes e provinciaes respectivas, concernentes á desapropriação, os que forem de propriedade particular e as bemfeitorias que nelles se encontrarem.

6ª. No caminho de ferro da Companhia serão empregados carros movidos por animaes ou por vapor, ou por outro qualquer agente posteriormente descoherito, que mais facilmente desempenhe o fim de conduzir gente, artigos de lavoura e industria de qualquer natureza com segurança, economia e rapidez.

7ª. Em compensação de seu trabalho e despeza, a Companhia terá o direito de perceber taxas razoaveis pelos transportes que fizer no caminho geral e nos transversaes que construir, e essas taxas serão cobradas pelos empregados da Companhia, nos logares por esta designados. O quantitativo das taxas será fixado por uma tabella, que a Companhia submeterá á approvação do Governo, o qual, com audiência da Companhia, poderá fazer algumas modificações em beneficio do publico.

8ª. A Companhia fica obrigada a fazer conduzir nos seus carros gratuitamente, ou pela modica retribuição que o Governo julgar, as malas do correio e os conductores delias, bem como dous passageiros, quando muito, que viajarem em serviço publico; devendo, porém, preceder a respeito destes um aviso da respectiva autoridade para serem como taes transportados.

9ª. Não será obrigada a companhia a fazer conduzir nos seus transportes, promiscuamente com os demais passageiros, quaesquer presos que não sejam officiaes militares ou cidadãos de certa consideração. Os presos de outra ordem irão em carro separado, se possível fôr, e pagarão como os outros viajantes.

10ª. Logo que qualquer parte da estrada estiver concluida e nella se acharem estabelecidas machinas locomotivas ou qualquer outro motor, a Companhia poderá receber nessa parte a competente taxa. O mesmo terá logar se ella construir alguma ponte em rio, ou caminhos em serra, por onde permita passar gente, tropas, gado, etc.

11ª. O Governo Imperial dará, por meio das autoridades locais, toda a protecção e favor licito, na fórma das leis vigentes, para que as taxas estabelecidas pela Companhia e approvadas pelo Governo sejam exactamente cobradas, e protegerá tambem os viajantes e con-

ductores de qualquer ordem que sejam, quando para com elles não fôr guardado o regulamento policial da Companhia, concedendo a esta, para os ditos fins, guardas-barreiras, que sejam cidadãos brasileiros, bem morigerados, armados e pagos pela Companhia e inspecionados pelas autoridades locais.

12^a. A passagem dos caminhos actuaes, que forem cortados pela estrada de ferro, e aquelles que para a commodidade publica se abrirem e cortarem a referida estrada, conservar-se-ha franca e isenta de qualquer taxa, tanto a respeito dos viandantes a pé e a cavallo, como a respeito de gados, carros, seges e outros quaesquer transportes.

13^a. No caso em que o Governo queira que algum dos seus engenheiros se instrua na construcção de caminho de ferro, será permittido a esse engenheiro assistir a todos os trabalhos do caminho da Companhia, aos das suas machinas e mais objectos relativos ao serviço, sem, porém, esse engenheiro ter em taes trabalhos a menor ingerencia.

14^a. Durante o tempo do privilegio da Companhia, o Governo não poderá conceder outro para a construcção de caminho de ferro, no caso de que esse caminho lhe fique a distancia de cinco leguas, salvo se houver precedido contracto entre a Companhia de que se trata nas presentes condições e a companhia queprehender esse novo caminho.

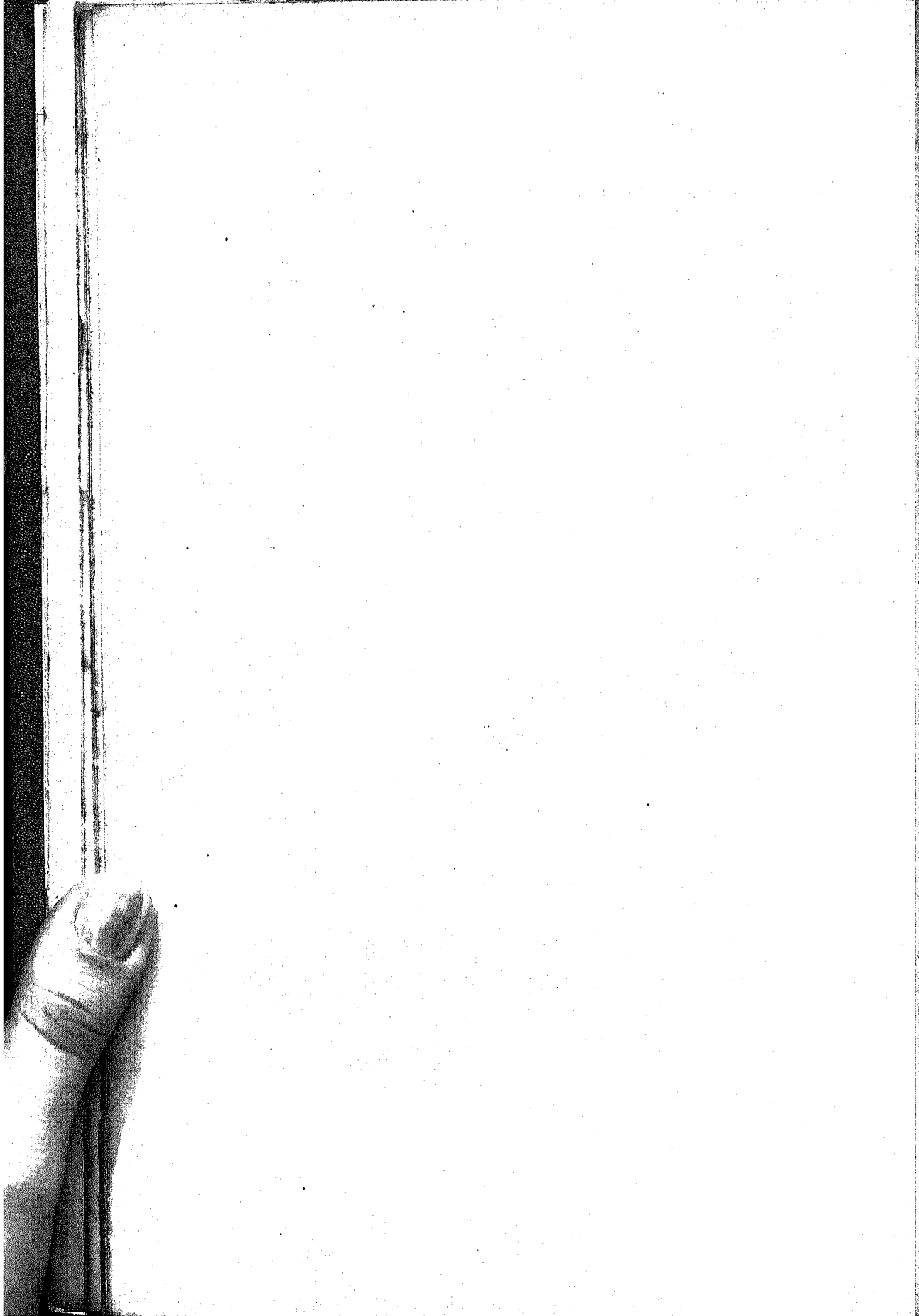
15^a. No fim dos oitenta annos do privilegio da Companhia, esta entregará em perfeito estado de conservação os caminhos e pontes que fizerem o objecto da sua empresa, sem por isso receber indemnisação alguma; os carros, porém, machinas, armazens e mais objectos pertencentes á mesma empresa serão pagos pelo Governo, se delles se quizer utilisar, por aquelle valor e modo que a juizo de arbitros se estabelecer.

16^a. No caso de que para o futuro se projecte a continuacção do caminho de ferro, cujo privilegio fica concedido á Companhia, para as provincias de S. Paulo e Minas Geraes, ou mesmo em maior escala, para a provincia do Rio de Janeiro, a dita Companhia será, em igualdade de condições, preferida a qualquer outra que se proponha a executar essa empresa.

17^a. Se dentro do prazo de tres annos a Companhia não tiver apresentado ao Governo o plano do caminho de ferro, na fórma da condição primaria entender-se-ha que o presente privilegio tem caducado, e não poderá elle ser revalidado sem que a Companhia pague no Thesouro Publico a multa de quatro contos de réis.

18^a. Se finalmente, no prefixo prazo de quinze annos não estiver concluida o caminho de ferro da Companhia, com todos os mais objectos que lhe são relativos, pela maneira declarada na citada condição segunda, a companhia pagará ao Thesouro Publico uma multa de dez contos de réis, e além disso quatro contos de réis no fim do prazo de seis mezes que fôr decorrido, até conclusão de obra e suas dependencias.

Palacio do Rio de Janeiro, em 1 de novembro de 1840. — Antonio Carlos Ribeiro de Andrada Machado e Silva. — Está conforme.
— Antonio José de Paiva Guedes de Andrade.



1852

DECRETO N. 987 — DE 12 DE JUNHO DE 1852

Concede a Ireneo Evangelista de Sousa privilegio exclusivo por 10 annos para a navegação por vapor entre esta cidade e o ponto da praia do mar do municipio da Estrella, em que começar o caminho de ferro, que elle se propõe construir no mesmo municipio até a raiz da Serra.

Attendendo ao que Me representou Ireneo Evangelista de Sousa pedindo privilegio exclusivo para a navegação por vapor entre esta Cidade e o ponto da praia do mar do Municipio da Estrella na Provincia do Rio de Janeiro, em que começar hum caminho de ferro, que elle se propõe construir no mesmo Municipio, a partir do indicado ponto até a Raiz da Serra: Hei por bem, de conformidade com a Minha immediata Resolução de 13 de Dezembro do anno passado, proferida em Consulta da Secção do Imperio do Conselho d'Estado de 17 de Novembro do mesmo anno, Conceder-lhe o privilegio que requer pelo tempo de 10 annos, debaixo das condições a este annexas, assignadas por Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, e com a expressa clausula de ficar de nenhum effeito o mesmo privilegio, huma vez que não se realice a construcção do projectado caminho de ferro. O mesmo Ministro e Secretario d'Estado assim o tenha entendido, e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em doze de Junho de mil oitocentos cincoenta e dous, trigesimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

Condições a que se refere o Decreto d'esta data, concedendo privilegio exclusivo por 10 annos a Ireneo Evangelista de Souza para a navegação por vapor entre esta cidade, e o ponto da praia do mar do Municipio da Estrella, em que começar o caminho de ferreo, que elle se propõe construir.

Art. 1º. O Empresario se obriga a construir, no prazo de dous annos, contados da data de hoje, hum caminho de ferro a partir do ponto da praia do mar do Municipio da Estrella, na Provincia do Rio de Janeiro, que fôr para isso escolhido, até a Raiz da Serra, sob

pena de ficar de nenhum effeito o privilegio da navegação por vapor que nesta mesma data lhe He concedido entre esta Cidade e o indicado ponto da praia do mar, se dentro dos ditos dous annos não estiver concluido o mesmo caminho.

Art. 2°. Poderá o Empresario construir no ponto da praia do mar, em que tiver de começar o caminho de ferro, armazens para deposito dos generos ou mercadorias que houverem de ser transportados, bem como estabelecer caes proprios para o commodo embarque e desembarque de passageiros e cargas.

Art. 3°. O Empresario se obriga a manter a navegação por vapor entre os pontos indicados no Art. 1° por maneira tal que pelo menos se faça uma viagem redonda de vinte em vinte quatro horas.

Art. 4°. O Empresario ou Companhia por elle organizada perceberá durante o tempo do privilegio, e sem que possa alterar para mais, os seguintes preços pelo transporte de passageiros e cargas:

Por pessoa calçada maior de doze annos, mil e quinhentos réis	1\$500
Idem, idem menor, oitocentos réis	\$800
Idem descalça maior de doze annos, seiscentos e quarenta réis	\$640
Idem, idem menor, trezentos e vinte réis	\$320
Por cada arroba de peso, oitenta réis.....	\$080
Por cada pipa, ou volume correspondente, mil duzentos e oitenta réis	1\$280

Art. 5°. O mesmo Empresario se obriga a começar a navegação por vapor logo que o caminho de ferro possa ser transitado, sob pena de um conto de réis de multa por cada semestre de demora d'ahi em diante.

Art. 6°. O Empresario no caso de organizar Companhia não poderá transferir as apolices que lhe possão tocar pela cessão do seu privilegio, sem que o caminho de ferro se construa, e esteja effectivamente estabelecida a navegação por vapor.

Art. 7°. O Empresario se obriga a fazer transportar gratuitamente em seus vapores a correspondencia Official, e as malas do Correio; bem como um passageiro do Governo em cada viagem, e quaesquer generos ou effeitos da Nação, huma vez que não pesem mais de dez arrobas.

Art. 8°. O Empresario não gosará do privilegio sem que preste fiança idonea no Thesouro Publico á realisação da obra do caminho de ferro, e ao pagamento das multas em que possa incorrer; ficando sujeitos aos Regulamentos Policiaes e da Alfandega os Barcos de Vapor empregados na navegação a que he concedido o privilegio.

Palacio do Rio de Janeiro em 12 de Junho de 1852.

Francisco Gonçalves Martins.

DECRETO LEGISLATIVO 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 sancionar e mandar que se execute a seguinte resolução da Assembléa Geral Legislativa:

Art. 1º. 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 noventa annos, contados da incorporação da companhia, tendo-se em vista o plano e orçamento da obra projectada debaixo das condições seguintes:

§ 1º. A Companhia empreezaria terá o direito de desapropriar, na fórma da lei, o terreno de dominio particular que fôr 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.

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

§ 3º. Poderá tambem o Governo conceder a isenção de direitos de importação sobre os trilhos, machinas, instrumentos e mais objectos destinados á mesma construcção; bem como, durante um prazo determinado, a dos direitos do carvão de pedra que consumir a Companhia em suas officinas, e custeio da estrada.

§ 4º. Durante o tempo 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 accôrdo com a Companhia.

§ 5º. 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.

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

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

§ 8º. Fixará o Governo de accôrdo com a Companhia o maximo dos dividendos, dado o qual, terá logar a redução nos preços da tabella de transportes.

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

§ 10. A Companhia não poderá emitir 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 transitio 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 construção 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 se 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, se o julgar conveniente, conveniõnando-se com a Companhia sobre a época e a maneira de o realisar.

§ 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 construção, uso, conservaçã 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 providencias ácrea de penas mais graves e proporcionadas aos crimes que possam affectar a sorte da empresa, as garantias do publico e os interesses do Estado.

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

Art. 3º. O Governo restituirá a Thomaz Cochrane 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 construção da estrada de ferro que foi reconhecido sem vigor.

Art. 4º. 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, 26 de junho de 1852, 31° da Independencia e do Imperio.
Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

DECRETO N. 1030 — DE 7 DE AGOSTO DE 1852

Concede a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para a construcção de um caminho de ferro na provincia de Pernambuco, entre a cidade do Recife e a povoação denominada Agua Preta.

Havendo-me representado Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay acerca da utilidade da construcção de uma estrada de ferro na provincia de Pernambuco, que, partindo da cidade do Recife, e passando pelo rio Serinhaem, na confluencia deste com o Aramaragi, e pelas povoações de Agua Preta e Garanhuns, vá terminar em um dos pontos da extensa navegação do rio de São Francisco, pedindo, para a incorporação de uma companhia que realize a referida estrada, o privilegio autorisado pela lei de 26 de junho de 1852; e desejando promover quanto fôr possível, em beneficio da agicultura e do commercio da provincia de Pernambuco, os meios de mais facil communicação entre os pontos do seu territorio, que pelo desenvolvimento de sua industria agricola podem admittir desde já tão importante melhoramento: Hei por bem conceder-lhes o privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos, para construcção unicamente de um caminho de ferro, que deverá partir da cidade do Recife e terminar na povoação de Agua Preta, por meio de uma Companhia de nacionaes e estrangeiros que para esse fim organisarem, sob as condições que com este baixam, assignadas por Francisco Gonçalves Martins, do meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, ficando porém este contracto dependente da approvação da Assembléa Geral Legislativa na fórma do art. 2º da citada lei. O mesmo Ministro o tenha assim entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 7 de agosto de 1852, 31° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

Condições a que se refere o decreto desta data, e com as quaes o Governo contracta com Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay a construcção de uma estrada de ferro na provincia de Pernambuco.

1ª. O Governo concede aos ditos emprezarios o privilegio por um prazo de 90 annos, contados da data da incorporação da Companhia, para a construcção e gozo de um caminho de ferro que

parta da cidade do Recife até o ponto denominado — Agua Preta. A incorporação deverá verificar-se dentro de um anno da data deste contracto.

2^a. Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder emprezas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de 5 leguas, tanto de um como de outro lado, e na mesma direcção deste, salvo se houver accôrdo com a Companhia. Esta prohibição não comprehende a da construcção de outros caminhos de ferro que, ainda partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas possam approximar-se accidentalmente de algum ponto da estrada privilegiada, ou mesmo cortal-a, com tanto que dentro da zona privilegiada não possam receber mercadorias e passageiros.

3^a. Os pontos intermedios da linha contractada ficam dependentes de accôrdo posterior entre o Governo e a Companhia, depois que esta houver procedido a todos os exames e trabalhos preparatorios, apresentando a respectiva planta, que será submettida á definitiva approvação do Governo.

4^a. A Companhia poderá construir tambem linhas transversaes de ferro, de madeira ou de qualquer outra conveniente especie, quando julgue de utilidade para facilitar o transitio de gentes e de passageiros para a linha principal; não gosando porém dos favores para aquelles caminhos que a esta são concedidos, excepto os que forem expressamente designados no contracto.

5^a. Os trabalhos da estrada deverão começar dentro do prazo de dous annos, contados da data da incorporação; e a Companhia os concluirá no de dezes. Na falta de cumprimento desta obrigação, a Companhia poderá ser multada pelo Governo em 10:000\$, o qual lhe marcará mais um anno para o começo ou ultimação dos trabalhos, pagando a Companhia pela mora de cada um semestre do novo prazo 4:000\$. Fimdo o anno, e imposta a multa do ultimo semestre, será esta seguida da perda do contracto, salvo se a mora for proveniente de causa imprevista ou inevitavel por parte da Companhia.

6^a. Quando a Companhia tiver perdido direito ao contracto pela falta de conclusão da obra, conservará a propriedade da parte feita, perdendo somente o direito á continuação do gozo dos favores que pelo contracto lhe tinham sido concedidos; e será neste caso ainda responsavel pelo valor dos que já tiver recebido, dando-se para este fim a hypotheca nas mesmas obras.

7^a. Poderá a Companhia usar do direito de desapropriar, na fórma das leis em vigor, o terreno de dominio particular que fôr necessário para leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente concedidos para os mesmos fins os terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito. Tambem o Governo lhe concederá o uso das madeiras e outros materiais existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, e de que a Companhia tiver precisão para a construcção do caminho de ferro. Os favores deste artigo são extensivos aos caminhos transversaes.

8^a. Ficam isentos de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, os trilhos, machinas e instru-

mentos que se destinarem á mesma construcção, e bem assim os carros, locomotivas, e mais objectos necessarios para começarem os trabalhos da empresa. A mesma isenção é concedida ao carvão de pedra, durante o referido prazo, e o de mais 10 annos depois das obras concluidas e a linha aberta ao publico em toda a sua extensão. O gozo destes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes para evitar qualquer abuso.

9ª. A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construcção do caminho de ferro senão pessoas livres, que sendo nacionaes poderão gosar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional; e sendo estrangeiros participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

10ª. Só terão direito de gosar da isenção do serviço activo da Guarda Nacional e do recrutamento, os nacionaes empregados pela Companhia que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os seis mezes ao Presidente da provincia, e assignada pelo seu director, não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella contemplado o individuo que não tiver tres mezes de effectivo exercicio. Convencida a Companhia de qualquer abuso sobre este importante assumpto, em detrimento do serviço publico, poderá ser multada pelo Governo na quantia de 4:000\$, e perderá mesmo este favor em caso de reincidencia, se o Governo julgar conveniente.

11ª. O caminho de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de outros que para commodidade publica se abrirem; nem a Companhia terá direito de exigir taxa alguma pela passagem de outras estradas de qualquer natureza nos pontos de intersecção.

12ª. O Governo poderá fazer em toda a extensão do caminho de ferro as construcções eapparelhos necessarios ao estabelecimento de uma linha telegraphica electrica, responsabilizando-se a Companhia pela guarda dos fios e apparelhos electricos, e prestando-se a transportar gratuitamente os agentes da telegraphia que viajem, em razão do seu emprego. A Companhia terá o direito de fazer semelhante construcção se o Governo a não quizer executar por sua conta; sendo neste caso gratuito o serviço prestado ao mesmo Governo.

13ª. As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer semmas de dinheiro pertencentes aos cofres publicos, serão conduzidos gratuitamente pelo caminho de ferro. Igual vantagem terão dous passageiros ao serviço do Governo em cada viagem, e a carga não excedente de 10 arrobas. O que de mais accrescer a Companhia se obriga a transportar mediante o abatimento de 20 % do preço commum.

14ª. Se o Governo mandar tropas para qualquer ponto, a Companhia se obriga a pôr immediatamente á sua disposição, por mé-tade da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir, e a empregar tambem nesta conducção os pertencentes ao Governo que forem apropriados ao serviço da linha.

15ª. Por igual preço fará a Companhia transportar os presos e seus respectivos guardas, prestando o Governo os carros proprios e com a necessaria segurança.

16°. O Governo garante á Companhia o juro de 5 % do capital que empregar na construcção do caminho de ferro da linha principal. Por um regulamento especial do Governo será designado o modo de verificarem-se as despezas da construcção, do custeio, e a receita realizada; bem como as épocas e fórma do pagamento do juro.

17°. A Companhia franqueará ao Governo, para o cumprimento do artigo anterior, o exame de todos os seus livros, proporcionando-lhe quaesquer outros esclarecimentos de que possa precisar.

18°. Esta garantia é devida a contar do primeiro dia em que estiver concluída cada uma secção da estrada, e franqueada ao publico; e sómente pelo capital nella despendido, cessando logo que por espaço de seis mezes sejam interrompidos os trabalhos por culpa da Companhia; não devendo continuar a obrigação senão depois que, continuados os trabalhos, se conclua a secção que foi interrompida, ou a que foi começada de novo, quando os trabalhos tenham parado no fim de cada uma dellas. Cada secção constará pelo menos de tres leguas, e será fixada a sua extensão de accordo com a Companhia.

19°. Cumprindo precisar a responsabilidade a que por este contracto se sujeita o Governo mediante a garantia dos 5 %, será fixado o maximo do custo da obra, devendo ter logar esta fixação depois que a Companhia apresentar os seus trabalhos preparatorios; a planta e o orçamento, com os convenientes detalhes explicativos; ficando tudo dependente da approvação do Governo imperial. Se na execução, porém, as despezas forem menores do que as do maximo fixado, o Governo se aproveitará desta redução para a verificação da estipulada garantia; e se excederem, correrá o excesso por conta da Companhia.

20°. A Companhia embolsará o Governo do que tiver despendido em virtude da garantia estipulada do juro, depois que ella tiver realiado o dividendo de 8 %, guardada a seguinte escala de percentagem:

De 8 %	1
De 9 %	1 ½
De 10 %	2
De 11 %	2 ¼
De 12 %	3

E assim por diante.

21°. A garantia cessa logo que a Companhia realisar o rendimento liquido de 5 % em tres annos consecutivos.

22°. Durante o privilegio a Companhia perceberá os preços de transporte de mercadorias e passageiros segundo uma tabella que o Governo, de accordo com ella, organisará, conforme as seguintes bases:

1°. Para os generos de exportação e de produção do paiz o maximo do preço não excederá de 20 réis por arroba, o legua de 18 ao grão.

2°. Para os generos de importação o maximo será de 30 réis pelo mesmo peso e distancia

3ª. O preço de condução para os objectos de grande volume e de pequeno peso, como sejam mobílias, caixões de chapéus, etc., poderá ser elevado ao duplo. Também poderão ser sujeitos a uma tabella especial os de condução perigosa, como seja a polvora, etc., e os que, em razão da sua fragilidade, como pianos, louça, vidros, etc., ou por seu valor, como prata, ouro e jóias, etc., obrigam a Companhia a maior responsabilidade; estes preços deverão ser especificadamente declarados. Em todos os casos, porém, o Governo poderá elevar ao duplo o maximo do preço de condução, emquanto não se verificar a condição 21ª.

23ª. Logo que a Companhia puder fazer dividendos de 12 %, o preço de transporte será reduzido, reformando o Governo as tabellas ouvindo para este fim a mesma Companhia. De qualquer maneira haverá todos os cinco annos revisão das referidas tabellas, para receberem as modificações que o bem publico, conciliado com o interesse da empresa, aconselhar.

24ª. Não obstante as reduções no artigo anterior declaradas, se a Companhia fizer dividendo maior de 12 %, metade deste excesso será destinado para amortisação do capital da empresa, e formará um fundo que será administrado debaixo da fiscalização especial do Governo.

25ª. Se o Governo entender de conveniencia publica effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, o poderá fazer mediante previa indemnisação da Companhia, que será regulada da maneira seguinte:

1ª. Não poderá ter logar este resgate, salvo de accôrdo com a Companhia, senão passados 30 annos da duração do privilegio;

2ª. O preço do resgate será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos ultimos tres annos;

3ª. A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos que dê igual rendimento, descontadas quaesquer quantias resultantes da garantia do juro que por ventura a Companhia deva ainda, e as de amortisação que possa ter recebido por consentimento do Governo, ou que haja de receber na occasião.

26ª. O Governo prestará á Companhia, por meio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa ella realisar a arrecadação das taxas estabelecidas, e protegerá com regulamentos especiaes, não só a segurança dos viandantes, como os conductores e empregados que a Companhia tiver para fiscalisar a observancia dos seus regulamentos; permitindo-lhe ter guardas-barreiras, que serão cidadãos brasileiros morigerados, pagos pela Companhia e que podem andar armados, mas sujeitos á inspecção das autoridades locais.

27ª. Nos regulamentos do Governo, de conformidade com o § 14 do art. 1º da lei de 26 de junho de 1852, serão tambem estabelecidas regras de policia e de segurança em favor dos proprios caminheiros, e do seu uso regular, para prevenir qualquer perigo que venha ou de extranhos ou da propria Companhia, impondo o Governo as convenientes multas, solicitando do Corpo Legislativo maiores penas, se por experiencia reconhecer necessario.

28ª. No caso de que o Governo queira que alguns engenheiros seus se instruem na construcção de caminheiros de ferro, a Compa-

nhia, es admittirá para que assistam a todos os trabalhos da empresa.

29^a. A Companhia não poderá emittir acções, ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal, com estatutos approvedos pelo Governo.

30^a. A Companhia terá a faculdade de explorar e abrir minas de carvão, pedra calcarea, de ferro, chumbo, cobre, e de quaesquer outros metaes, ainda preciosos, sem prejuizo de direitos adquiridos por outros; devendo quando as descobrir dirigir-se immediatamente ao Governo, para que lhe sejam demarcadas as datas, e estipuladas as condições do seu gozo; podendo a Companhia exercer esta faculdade no seguimento da linha do caminho de ferro, e na mesma zona de cinco leguas para cada um dos lados.

31^a. Podendo, não obstante a clareza de todas as estipulações deste contracto, dar-se desacordo entre o Governo e a Companhia, a respeito de seus direitos e obrigações, reconhecendo o Governo a vantagem de uma qualquer decisão, esta será dada por juizes arbitros, dos quaes um será de nomeação do mesmo Governo, outro da Companhia, e o terceiro por accordo de ambas as partes; e se este accordo não fôr possível, será o terceiro Membro o Conselheiro d'Estado mais antigo e, em igualdade de antiguidade, o mais velho.

32^a. O presente contracto ficará dependente, para seu complemento, de ajuste posterior e definitivo entre o Governo e a Companhia depois que esta apresentar os trabalhos e esclarecimentos de que tratam as condições 3^a e 19^a; e então serão consignadas as clausulas e condições que devam regular o systema da construcção do caminho de ferro, de carros, machinas e locomotivas; do accordo com os ullinos melhoramentos a bem da segurança dos passageiros e dos transportes, da economia do custo, da velocidade da marcha, e de todas as mais commodidades e vantagens para o publico; devendo tal ajuste preceder ao começo da obra.

Rio de Janeiro, 7 de agosto de 1852. — *Francisco Gonçalves Martins.*

DECRETO LEGISLATIVO N. 670 — DE 11 DE SETEMBRO DE 1852.

Approva os privilegios concedidos a Eduardo de Mornay, Alfredo de Mornay e Mariano Procopio Ferreira Lage, aftra de organizarem, o 1^o e 2^o uma Companhia para construir um caminho de ferro na provincia de Pernambuco, e o 3^o outra Companhia para construir tambem, melhorar e conservar duas bahes de estradas na provincia de Minas Geraes.

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

Art. 1^o. Fica approvedo o privilegio concedido por decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852 a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay pelo tempo de 90 annos, afim de organisarem uma Companhia para construir um caminho de ferro na provincia de Per-

nambuco, entre a cidade do Recife e a villa de Agua Preta, com as condições a que se refere o mesmo decreto.

Art. 2º. Fica também approvedo o privilegio concedido por decreto n. 1031 de 7 de agosto de 1852 a Mariano Procopio Ferreira Lage, pelo tempo de 50 annos, affim de organizar uma Companhia para construir, melhorar e conservar duas linhas de estradas na provincia de Minas Geraes, com as condições a que se refere o mencionado decreto.

Art. 3º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

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

Palacio do Rio de Janeiro, 11 de setembro de 1852, 31ª da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

DECRETO N. 1088 — DE 13 DE DEZEMBRO DE 1852

Concede a Ireneo Evangelista de Souza privilegio exclusivo por 80 annos para a factura de uma estrada de ferro de Petropolis até o rio Parahyba, nas immedições do ponto denominado — Tres barras —, e d'ahi até o Porto novo do Cunha.

Tomando em consideração o que Me representou Ireneo Evangelista de Souza, pedindo o privilegio exclusivo por oitenta annos para a factura de uma estrada de ferro de Petropolis até o rio Parahyba, nas immedições do ponto denominado — Tres barras —, e d'ahi até o Porto novo do Cunha; e tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado: Hei por bem Conceder ao referido Ireneo Evangelista de Souza, ou á companhia creada para levar á effecto a estrada de ferro de um ponto do littoral desta bahia em direcção á serra da Estrella, ou a outra que para este fim se incorporar, o pedido privilegio exclusivo por 80 annos para a construcção da mencionada estrada de ferro de Petropolis até o rio Parahyba, nas immedições do ponto denominado — Tres barras —, e d'ahi até o Porto novo do Cunha, sob as condições que com este baixam, assignadas por Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho Senador do Imperio, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio; ficando porem este contracto dependente de approvação da assemblea geral legislativa, na fórma do art. 2º da Lei de 26 de junho do corrente anno. O mesmo ministro o tenha assim entendido, e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 13 de dezembro de 1852, 31ª da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

Condições a que refere o decreto desta data, e com as quaes o Governo concede a Irineo Evangelista de Souza, ou á companhia creada para levar a effeito a estrada de ferro de um ponto do littoral desta bahia em direcção á serra da Estrella, ou a outra que para este fim se incorpore, o privilegio exclusivo por 80 annos para a factura de uma outra estrada de ferro de Petropolis até o rio Parahyba nas immedições do ponto denominado — Tres barras — e dahi até o Porto novo do Cunha.

1^a. O governo concede a Irineo Evangelista de Souza, ou á companhia creada para a construcção da estrada de ferro de um ponto do littoral desta bahia em direcção á serra da Estrella, o privilegio exclusivo por oitenta annos para a factura de outra estrada de ferro desde Petropolis até o rio Parahyba, nas immedições do ponto denominado — Tres barras —, e d'ahi até o Porto novo do Cunha; dependendo a fixação dos pontos intermedios de accôrdo posterior entre ambas as partes, depois dos exames e trabalhos preparatorios.

2^a. O emprezario, no caso que a referida companhia não se encarregue de realisar a empresa do artigo antecedente, deverá incorporar outra dentro do prazo de seis mezes, no qual tambem apresentará a planta da obra com as convenientes explicações, para ser approvada pelo governo. Dentro de um anno depois desta approvação serão os trabalhos começados. Na falta, quer da incorporação, quer da apresentação da planta, ou do começo dos trabalhos dentro do anno, incorrerá o emprezario ou a companhia na multa de dez contos de réis, e passados mais seis mezes na perda do privilegio.

3^a. O prazo de 80 annos, de que trata a condição 1^a, começa a correr do principio da obra, e a companhia é obrigada a concluir dentro de quatro annos o caminho, ou a estrada de ferro de Petropolis até o rio Parahyba no ponto indicado; e com mais deus annos o ramal daquelle ponto até ao Porto novo do Cunha. Na falta de cumprimento da primeira parte desta condição, o emprezario ou a companhia soffrerá uma multa de hum conto de réis por cada mez que exceder dos ditos quatro annos, cessando o privilegio depois de 18 mezes: a mesma pena de multa será applicavel no caso de falta de cumprimento da segunda parte desta condição, perdendo o emprezario ou a companhia no fim dos 18 mezes, que decorrerem depois dos 6 annos, o privilegio do segundo ramal, ficando, contudo, subsistente quanto ao primeiro, se as condições acerca deste tiverem sido preenchidas.

4^a. Durante o tempo do privilegio a ninguem mais será permitido construir caminhos de ferro dentro da distancia de cinco leguas, tanto de um como de outro lado, e lvo por accôrdo com a companhia. Esta prohibição porém não impede a execução da projectada estrada de ferro contractada com Thomaz Cokranic, ou que venha a contractar-se com outro, a partir desta côrte até á villa da Parahyba, ficando nas proximidades do rio deste nome livre a zona entre as duas empresas.

5^a. A companhia ou o emprezario terá o direito de desapropriar na fórma das leis em vigor o terreno de dominio particular que fôr necessario para leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras indispensaveis; e pelo governo lhe serão gratui-

tamente concedidos para os mesmos fins os terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

Tambem o governo lhe concederá o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, e de que a companhia tiver precisão para a construcção das obras acima mencionadas.

6°. Ficam isentos de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, os fôrtilhos, machinas e instrumentos que se destinarem ás mesmas; e bem assim os carros, locomotivas e mais objectos necessarios para começar a realisação do serviço da empresa em toda a linha. A mesma isenção é concedida ao carvão de pedra durante o referido prazo, e o de mais dez annos depois das obras concluidas, e a linha em effectividade de serviço. O gozo nestes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes, para evitar os abusos.

7°. No caso da companhia ou o empresario perder o direito a este contracto, na fórma da condição 3°. lhe ficará comtudo, pertencendo a propriedade da parte concluida da obra, perdendo sómente o direito á continuacão de gozo dos favores concedidos; e ficará além disto responsável pelo valor dos que já tiver recebido em virtude das duas antecedentes condições, para cujo pagamento se entenderão hypothecadas as mesmas obras.

8°. O caminho de ferro não impedirá o livre transitto dos caminhos actuaes e de outros que para commodidade publica se abrirem; nem a companhia terá direito de exigir taxa alguma pela passagem de outras estradas, de qualquer natureza, nos pontos de intersecção. Igualmente será isenta de pagar qualquer taxa de passagem pelo uso de seus carros em toda a extensão das linhas que construir em virtude deste contracto; não se comprehendendo nesta isenção os impostos geraes ou provinciaes, sobre os generos, debaixo de qualquer denominação que seja. Poderá tambem construir linhas transversaes de ferro, madeira, ou de qualquer outra especie, para facilitar o transitto de generos e de passageiros para a linha principal, sendo applicaveis a estes caminhos os favores da condição 5°.

9°. A companhia se obriga a não possuir escravos, e a preferir para o serviço da empresa pessoas livres, as quaes gozarão, sendo nacionaes, da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da guarda nacional; e sendo estrangeiros participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

10°. Só terão direito de gozar da isenção do serviço activo da guarda nacional e do recrutamento os nacionaes empregados pela companhia, que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os seis mezes ao ministro do imperio, e assignada pelo seu director; não podendo, passado o primeiro trimestre, ser nella contemplado o individuo que não tiver tres mezes de effectivo exercício. Convenida a companhia de qualquer abuso sobre este importante assumpto, em detrimento do serviço publico, poderá ser multada pelo governo na quantia até de quatro contos de réis, e perderá mesmo este favor em caso de reincidencia, se o governo julgar conveniente.

11°. O governo poderá fazer em toda a extensão do caminho de ferro as construcções e apparelhos necessarios ao estabelecimento

de uma linha telegraphica electrica, responsabilizando-se a Companhia pela guarda dos fios eapparelhos electricos e prestando-se a transportar gratuitamente os agentes da telegraphia que viajarem em razão de seu emprego. A companhia terá o direito de fazer sem. Hante construção se o governo a não quizer executar por sua conta; sendo neste caso, gratuito o serviço prestado ao mesmo governo.

12°. As malas do correio e seus conductores, bem como quaisquer sommas de dinheiros pertencentes aos cofres publicos, serão conduzidas gratuitamente pelo caminho de ferro. Igual vantagem terão dous passageiros ao serviço do governo em cada viagem, e a carga não excedente de dez arrobas. O que de mais accrescer a companhia se obriga a transportar mediante o abatimento de 20 % do preço commum.

13°. Se o governo mandar tropas para qualquer ponto, a companhia se obriga a pôr immediatamente á sua disposição, por metade da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir, e a empregar tambem nesta condução os pertencentes ao governo que forem apropriados.

14°. Por igual preço fará a companhia transportar os presos e seus respectivos guardas, prestando o governo os carros proprios e com a necessaria segurança.

15°. Durante o privilegio a companhia perceberá os preços de transporte de mercadorias e passageiros, segundo tabellas que organizará de cinco em cinco annos, dependente da approvação do governo, debaixo das seguintes bases:

1°. Para os generos agricolas de produção do paiz, destinados ao consumo da população, como sejam: milho, arroz, farinha, feijão, carnes, queijos, etc., o maximo do preço de frete não excederá de 15 réis por arroba e legua de 18 ao geão;

2°. Para os productos agricolas destinados á exportação, como café, assucar, aguardente, etc., o maximo será de 20 réis;

3°. Os generos estrangeiros importados pagarão o maximo de 25 réis, excepto os que se destinarem a facilitar os trabalhos agricolas, como sejam: machinas e instrumentos agrarios, os quizes gozarão do mesmo favor que os do § 1°, assim como tambem o sal;

4°. Os objectos que, em razão de grande volume e pequeno peso, forem de condução desvantajosa, como mobilias, caixões de chapéus, etc., poderão pagar até o duplo do preço geral.

Tambem ficarão sujeitos a uma tabella especial os de condução perigosa, como seja a polvora, e os de responsabilidade maior para a companhia, quer em razão de sua fragilidade, como pianos, louça, vidros, etc., quer na de seu valor subido; como prata, ouro e joias, etc. Estes preços deverão estar especificadamente designados nas respectivas tabellas.

16°. A companhia fará tres divisões de lugares para passa-geiros, podendo cobrar por cada legua, de 400 réis a 18200, o que será fixado todos os dous annos, com approvação do governo; bem como o maximo da bagagem permittido a cada individuo.

17°. O plano da construção dos carros, a maneira de fazer-se o serviço, e a policia deste, serão determinados em regulamentos, submettidos pela companhia á approvação do governo, prevenindo-se

nesses tudo quanto respecta ao commodo dos viajantes, á segurança destes; e das mercadorias, e á regularidade e celeridade das viagens.

18°. Logo que a companhia realizar por tres annos seguidamente, dividendos excedentes de 12 %, o maximo do frete dos generos de que trata § 2° da condição 15°, será reduzido ao do § 1° da mesma condição; e se não obstante esta redução continuarem os mesmos vantajosos dividendos, ou logo que isto se realize, todas as tabellas serão revistas, e o governo accorderá com a companhia em reduzi-las convenientemente em beneficio com especialidade dos productos que mais carecerem de protecção; e em favor dos passageiros, principalmente dos que pelo seu estado de fortuna se transportam nos lugares da 3ª classe da condição 16°.

19°. O governo prestará á companhia, por meio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa ella preencher os fins a que se propõe; e protegerá com regulamentos especiaes, ou com instrucções convenientes os conductores empregados seus para fiscalisação e observancia de seus regulamentos, para o que estabelecerá multas até 200\$000, e pena de prisão até 30 dias para garantir contra quem quer que seja a propriedade, a segurança, e os commodos, quer em favor da companhia, quer em hem dos particulares, e á regularidade do serviço; e solicitará do Corpo Legislativo maiores penas se as julgar convenientes.

20°. Quando o governo queira que alguns engenheiros seus se instuam na construcção de caminhos de ferro, a companhia os admittirá para que assistam a todos os trabalhos. Em todo o caso nenhuma secção da estrada será aberta ao publico sem que o governo a faça examinar, e reconheça estar sufficientemente preparada para o regular serviço da empresa.

21°. A companhia terá a faculdade de explorar e abrir minas de carvão, pedra calcarea, de ferro, chumbo, cobre e de quaesquer outros metaes, ainda preciosos, sem prejuizo de direitos adquiridos por outros, devendo, porém, quando as descobrir, dirigir-se immediatamente ao governo para que lhe sejam demarcadas as dalas, e estipuladas as condições do seu gozo; e exercendo somente esta faculdade no segmento da linha do caminho de ferro, e na zona privilegiada.

22°. Findo o prazo do privilegio da companhia as estradas e obras a ellas pertencentes voltarão ao dominio publico, sem indemnisação alguma; os caeros, diligencias, e armazens serão cedidos ao governo por uma avaliação arbitral, quando elle os queira comprar. Se os transportes tiverem de continuar por empresa será preferida a companhia em igualdade de circumstancias; assim como poderá continuar no uso dos seus vehiculos, e os caminhos ficarem francos.

23°. Podendo, não obstante a clareza das condições aqui estipuladas, par-se desacôrdo entre o Governo e a Companhia acerca de seus direitos e obrigações, reconhecendo o governo a vantagem de qualquer decisão, será esta dada por juizes arbitros, um dos quaes nomeará o governo, outro a companhia, e o 3° por accôrdo de ambas as partes; e quando este accôrdo se não dá, será o 3° membro o conselheiro d'Estado mais antigo, e em igualdade de antiguidade, o mais velho.

24°. Os favores deste contracto ficam extensivos á parte do caminho de ferro, que a companhia fizer, de accôrdo com a provincia

do Rio de Janeiro, na subida da serra da Estrella, para ligar a presente estrada com a que contractou com a mesma provincia desde o litoral até a raiz da referida serra.

Rio de Janeiro em 13 de dezembro de 1852.

Francisco Gonçalves Martins.

DECRETO N. 1.401 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1852

Approva os Estatutos da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de ferro de Petropolis, com as modificações abaixo mencionadas.

Hei por bem Approvar os Estatutos da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de ferro de Petropolis votados unanimemente em reunião da Assembléa Geral dos Accionistas de 22 do corrente, substituindo-se o Art. 17 pelo seguinte.

Art. 17. O dividendo semestral da Sociedade será determinado pela Administração, depois de separada a parte que razoavelmente deya compor o fundo de reserva. Logo que o dividendo exceder de doze por cento, antes ou depois de sua distribuição, será convocada a Assembléa Geral para resolver sobre o que dispõe o Art. 18 do Contracto, levando a Administração ao conhecimento do Governo qualquer deliberação que adoptar a mesma Assembléa.

Francisco Gonçalves Martins, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido, e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em vinte e nove de dezembro de mil oitocentos e cinquenta e dois, trigesimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco Gonçalves Martins.

1853

DECRETO LEGISLATIVO N. 725 — DE 3 DE OUTUBRO DE 1853

Autoriza o Governo para modificar as condições que acompanham o decreto de 7 de Agosto de 1852, que concedeu a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay privilegio exclusivo para construcção de uma estrada de ferro na provincia de Pernambuco.

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

Art. 1.º. Fica autorizado o Governo para modificar as condições que acompanham o decreto de 7 de agosto de 1852, o qual concedeu a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay privilegio exclusivo para a construcção de uma estrada de ferro na provincia da Pernambuco, desde a cidade do Recife até a povoação de Agua Preta, em ordem a que essa empresa possa ser levada a effeito.

Art. 2.º. Fica tambem autorizado o Governo para conceder, mediante o privilegio constante do dito decreto de 7 de agosto de 1852, approved pelo de 11 de setembro do mesmo anno, aos empresarios de que trata o artigo antecedente, ou á Companhia que para esse fim formarem, a continuação da mesma estrada até o rio de S. Francisco acima da cachoeira de Paulo Affonso, sob as condições da lei de 26 de junho de 1852, menos a condição 6.ª do art. 1.º della, relativa ao juro do capital empregado na construcção da mesma estrada.

Art. 3.º. Fica igualmente autorizado o Governo para conceder a qualquer Empreza, ou Companhia, que se organizar, a construcção de uma estrada de ferro desde o littoral da Bahia até a villa do Joazeiro, ou outro ponto, que se julgar mais conveniente, da margem direita do rio de S. Francisco, sob as condições da mesma lei de 26 de junho de 1852, comtanto que a garantia do minimo do juro seja sómente para as primeiras vinte leguas.

Art. 4.º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, 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 3 de outubro de 1853, 32.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 1245 — DE 13 DE OUTUBRO DE 1853

Modifica algumas das condições do decreto n. 1030 de 7 de Agosto de 1852, pelo qual foi concedido a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay privilegio exclusivo para a construção da estrada de ferro da cidade do Recife á povoação de Agua Preta, na provincia de Pernambuco.

Attendendo á representação que fizeram subir á Minha Imperial Presença Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay sobre a necessidade de serem modificadas algumas das condições do decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852, pelo qual foi Servido conceder-lhes privilegio exclusivo para construção de uma estrada de ferro na provincia de Pernambuco, por meio de uma Companhia de nacionaes e estrangeiros;

Considerando as disposições dos arts. 1.^o e 2.^o do decreto numero 725, de 3 do corrente mez, e tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, Hei por bem Decretar:

Art. 1.^o. A estrada de ferro, que pelo decreto de 7 de agosto de 1852 deve começar na cidade do Recife, e terminar na povoação de Agua Preta, será levada até o rio S. Francisco, acima da cachoeira de Paulo Afonso, no ponto que se julgar mais conveniente, depois das investigações a que se deverá proceder.

Art. 2.^o. É approvada a planta da sobredita estrada levantada pelo engenheiro M. A. Borthwick, e apresentada pelos concessionarios ao Governo, com a declaração, porém, de que, em lugar de se dirigir a estrada á povoação de Agua Preta, deverá este primeiro lance terminar na confluencia dos rios Una e Pirangy, como propõe o mesmo engenheiro.

Art. 3.^o. Se na construção da estrada se conhecer, além da alteração na direcção da linha de que falla o artigo antecedente, a necessidade de outras modificações na linha traçada na planta, os concessionarios ou a Companhia poderão, por si ou por seus agentes ou procuradores, trazer sua representação ao Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, acompanhada da planta dos desvios da dita linha, com todas as explicações convenientes, e o Governo resolverá como melhor entender.

Esta representação será dirigida ao Governo por intermedio do Ministro Brasileiro em Londres ou do Presidente da provincia de Pernambuco, os quaes ajuntarão logo os seus pareceres.

Art. 4.^o. A construção da estrada até a confluencia dos rios Una e Pirangy será effectuada segundo as condições que assignalam o decreto de 7 de agosto do anno passado, e segundo as alterações e os additamentos feitos a essas condições pelo presente decreto.

Art. 5.^o. Quanto, porém, á continuação da mesma estrada desde o rio Pirangy até o rio S. Francisco, a construção ficará dependente de novas estipulações entre o Governo e a Companhia, sem que se julguem obrigatorias as condições expressas naquelle e neste decreto, ficando entendido que em nenhuma hypothese a Companhia terá o direito de reclamar do Governo garantia de juro pelas despesas que fizer com este prolongamento da linha.

Asseguram-se todavia desde já á Companhia, para essa continuação, os favores das condições 7.^o, 8.^o e 30.^o do decreto de 7 de agosto de 1852, com as alterações feitas aos dous ultimos artigos pelo presente decreto.

Art. 6º. Para realizar o prolongamento da estrada da confluência dos rios Una e Pirangy ao rio S. Francisco, a Companhia deverá apresentar ao Governo o plano da obra, as plantas e todos os esclarecimentos necessários, dentro de seis annos, contados do dia em que se abrir ao serviço publico todo o primeiro lance até o rio Pirangy, e quando o não faça dentro desse tempo perderá por isso o direito á continuação da estrada, e o Governo a poderá contractar livremente com outro empresario ou Companhia.

Art. 7º. Se o plano apresentado para a construção da estrada não fôr approved pelo Governo dentro de quatro annos contados da sua apresentação, ou se dentro desse mesmo prazo o Governo e a Companhia não chegarem a um accordo sobre as condições do contracto; em ambos estes casos ficará igualmente perdido o direito á continuação da estrada, podendo o Governo contractar-a livremente com outra Companhia ou empresario, sem que os concessionarios ou a Companhia por elles organizada possam exigir indemnisação alguma a qualquer titulo que seja.

Art. 8º. A declaração do perdimento do direito nas hypothecas dos seus artigos antecedentes será feita sobre resolução de consulta do Conselho de Estado.

Art. 9º. A disposição do art. 8º do decreto de 7 de agosto do anno passado, quanto aos trilhos, machinas, carros, instrumentos e mais objectos necessários para os trabalhos de construção, fica ampliada a dez annos mais além do prazo marcado para conclusão da obra, e quanto á do carvão de pedra, ao espaço de 60 annos contados da data da formação da Companhia.

Art. 10. A condição 12ª relativa ao telegrapho electrico será executada de modo que haja sempre um fio prompto e disponível para o serviço do Governo, tendo a Companhia a obrigação de vigiar, cuidar e conservar o dito fio e os respectivos postes a expensas suas, correndo porém a administração por conta do Governo, ao qual compete nomear quem a deva exercer.

Art. 11. As condições 16ª, 17ª, 18ª e 19ª do citado decreto de 7 de agosto ficam alteradas do modo seguinte:

1º. O capital de que falla a condição 19ª, para o pagamento do juro de que trata a condição 16ª, é fixado em 875.123 libras esterlinas, comprehendidas todas as despesas que se fizerem, de qualquer natureza que seja, e qualquer que seja a quantia em que importem.

2º. Para regular o pagamento do juro enquanto a estrada não chegar ao seu termo, e o capital fixado não se presume ter sido empregado em sua totalidade, será este dividido pelo numero de leguas que a estrada tiver desde o ponto de partida na cidade do Recife até a confluência dos rios Una e Pirangy, e, á proporção que se for concluindo cada uma das secções da estrada, pagar-se-ha o juro correspondente ao numero de leguas dessa secção.

3º. As condições 16ª e 17ª ficam em vigor sómente na parte relativa á despeza do custeio e á receita para se calcular o rendimento liquido da estrada.

4º. A condição 18ª continua em vigor, salvo na parte em que estipula o juro do capital despendido, devendo observar-se o disposto no § 1º deste artigo.

Art. 12. Para a verificação assim da despeza do custeio da

estrada como da receita que se realizar, e igualmente para a inspecção das obras em relação á sua execução, na conformidade dos planos approvados, o Governo nomeará em Londres um director, o qual será o Ministro Brasileiro alli residente, ou quem suas vezes fizer, e em Pernambuco um inspector da estrada, o qual será o Presidente da provincia.

Fica declarado que estes dous empregados pelo simples facto de suas nomeações são considerados revestidos dos poderes, que aqui se lhes outorgam, independentemente da nomeação particular para este fim.

Art. 13. O Director Brasileiro em Londres, tendo todos os direitos que competem aos membros da directoria, será convidado para todas as sessões da mesma, assim como para os trabalhos de suas commissões.

Art. 14. Para o exame dos livros, e em geral de quaesquer contas das quaes possa resultar onus maior no quantitativo do juro, o Director Brasileiro poderá nomear um Delegado seu, o qual será um negociante dos mais acreditados da praça de Londres.

Para este mesmo fim o Inspector da estrada de ferro em Pernambuco poderá nomear um delegado, o qual será um empregado da Thesouraria Geral de Fazenda escolhido dentre os de maior categoria.

Se porém se tratar de exames de machinas, ou da execução do plano da obra, os Delegados assim do Director como do Inspector serão engenheiros dos mais idoneos.

Esta disposição não embarga que o Governo nomeie inspectores speciaes para exercerem as funcções de que aqui se trata.

Art. 15. As condições 20ª e 21ª são substituidas pelas seguintes disposições:

1ª. Quando os dividendos da companhia excederem a 7 % ao anno, o excesso de taes dividendos será repartido igualmente entre o Governo e a Companhia.

2ª. O dinheiro assim recebido pelo Governo, depois de deduzido d'elle o montante dos pagamentos feitos á Companhia em razão da garantia do juro, se algum tiver havido, será empregado na compra de fundos publicos brasileiros, ou em acções da Companhia da estrada de ferro, como melhor julgar o Governo, e formará com os juros accumulados um fundo destinado para qualquer pagamento futuro por conta da garantia do juro.

3ª. Quando tal fundo chegar a uma somma igual a ½ % do capital da Companhia, multiplicado pelo numero de annos que ainda restarem do privilegio, a deducção dos dividendos cessará.

4ª. Se no fim dos 90 annos do privilegio, ou quando o Governo usar do direito que tem pela condição 25ª de resgatar a estrada, ou em qualquer tempo que a Companhia declare renunciar á garantia do juro, houver um excesso desta somma depois da deducção de todas as quantias pagas pelo Governo por conta da garantia do juro, esse excesso será dividido em tres partes, uma das quaes pertencerá ao Governo e as outras duas á Companhia.

Art. 16. A condição 25ª do decreto de 7 de agosto de 1852, § 2º, fica alterada do modo seguinte:

O preço do resgate será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos cinco annos mais rendosos dos ultimos sete.

Art. 17. A faculdade concedida pela condição 30^a do decreto citado de 7 de agosto de explorar e lavrar minas de metaes, será executada de modo que não seja distrahida quantia alguma do fundo capital da Companhia destinado para a construcção e custeio da estrada de ferro, e não se confundam os interesses e as administrações ou directorias de uma e outra empresas.

Art. 18. A Companhia, em conformidade da ultima parte da condição 32^a do mesmo decreto, é obrigada a apresentar ao Governo os planos e systemas de que alli se faz menção, para a competente approvação.

Fica entendido que no interesse da Companhia, assim como no do Governo, a Companhia terá o direito de substituir, precedendo approvação do Governo, qualquer modo de tracção ou impulso que possa ser inventado ou descoberto, em vez das locomotivas actualmente empregadas, offerecendo ao menos iguaes vantagens de segurança, regularidade, velocidade e economia, ou para toda, ou parte da linha.

Esta disposição comprehende, dadas as referidas circumstancias, as alterações que forem convenientes nos systemas dos trilhoes, carros e mais objectos da estrada de ferro.

Art. 19. A condição 34^a fica modificada da maneira seguinte:

1^o. Se o desaccôrdo entre o Governo e a Companhia recahir sobre os planos, ou execução da obra na parte scientifica, nomearão por commum accôrdo três engenheiros, e quando não possam combinar nessa nomeação, cada uma das partes nomeará um engenheiro, e quando os dous assim nomeados divergirem na decisão, o Governo, por intermedio do director brasileiro em Londres, escolherá o presidente effectivo, ou um dos ex-presidentes do Instituto dos Engenheiros Civis de Londres.

2^o. Se porém a divergencia versar sobre direitos e deveres, e seus respectivos interesses, a questão será decidida definitivamente por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo Governo, outro pela Companhia, e o terceiro por accôrdo de ambas as partes.

3^o. Se porém não concordarem na nomeação deste terceiro arbitro, o Governo Imperial apresentará tres nomes escolhidos dentre os Conselheiros de Estado, e a Companhia outros tres nomes; destes seis se tirará por sorte um, cujo voto será decisivo.

4^o. Quando aconteça que os tres arbitros nomeados por commum accôrdo, ou seja na hypobhese do § 1^o ou na do 2^o, diverjam entre si, terá voto decisivo no primeiro caso o presidente ou o ex-presidente do Instituto dos Engenheiros Civis de Londres, e no segundo um arbitro sorteado pela forma declarada no § 3^o.

5^o. O acto do sorteamento será praticado em Londres, sob a presidencia do Ministro brasileiro, e em presença dos membros da directoria, os quaes assignarão juntamente com elle o termo que se lavrar.

6^o. Quando para a decisão de qualquer questão fôr necessario o arbitramento, uma das partes fará aviso á outra dessa necessidade, e do nome do arbitro escolhido. Se dentro de 30 dias da data do aviso a outra parte deixar não só de nomear o seu arbitro, como ainda de o communicar á primeira, o ponto da questão será considerado como concedido em favor desta pela parte que assim ficou em falta.

Art. 20. A Companhia transportará gratuitamente em qualquer tempo, e em qualquer direcção, as irmãs de caridade em vagões de primeira classe, e cada anno, durante os cinco primeiros annos, da costa para o interior em carros de terceira classe, 1.500 colonos, que tiverem obtido concessões de terras, sendo distribuidos em porções convenientes, e tendo o Governo dado á Companhia aviso prévio.

Art. 21. O prazo de um anno marcado na ultima parte da condição 1.^a do decreto de 7 de agosto, para a formação da Companhia, começará a correr da data do presente decreto.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu Conselho, Ministro e Secretaric do Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 13 de outubro de 1853, 32.^o da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 1246 — DE 13 DE OUTUBRO DE 1853

Approva os estatutos da Companhia da estrada de ferro de Pernambuco, desde a cidade do Recife até o rio de S. Francisco

Tomando em consideração o que Me representaram Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay, a quem Fui servido conceder o privilegio da construcção da estrada de ferro desde a cidade do Recife até o rio de S. Francisco por meio de uma Companhia de nacionaes e estrangeiros, pedindo-Me a approvação dos estatutos para a mesma Companhia, e ouvida a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado; Hei por bem approvar os referidos estatutos, que com este baixam, assignados 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 13 de Outubro de 1853, 32.^o da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Estatutos da Companhia da estrada de ferro de Pernambuco, desde a cidade do Recife até o rio de S. Francisco, approvados pelo decreto desta data.

Art. 1.^o Organizar-se-ha uma Companhia ou Sociedade anonyma intitulada — Companhia da estrada de ferro de Pernambuco, desde a cidade do Recife até o rio S. Francisco — com o fim de construir uma estrada de ferro, que deverá partir do porto do Recife e terminar no nivel superior daquelle rio acima da cachoeira de Paul Affonso, em conformidade das condições annexas ao decreto n.^o 1030 de 7 de agosto de 1852 e do contracto celebrado na mesma data entre o Governo de Sua Magestade Imperial e os en-

prezarios fundadores Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay, com as alterações e additamentos constantes do decreto e do contracto datados de hoje.

Art. 2º. Os decretos e contractos mencionados no artigo antecedente formarão parte dos presentes estatutos.

Art. 3º. Os negocios da Companhia serão dirigidos por uma directoria composta de cinco até nove membros além dos fundadores, segundo o disposto na ultima parte do art. 32, e por um superintendente de nomeação da directoria, o qual residirá em Pernambuco.

Art. 4º. A séde da direcção geral da Companhia será na cidade de Londres.

Art. 5º. A mesa dos directores poderá elevar o numero de seus membros ao maximo autorizado no art. 3º.

Art. 6º. A estrada de ferro começará em um ponto conveniente do porto do Recife na provincia de Pernambuco, e terminará no rio de S. Francisco acima da cachoeira do Paulo Alfonso, em lugar proprio para encontrar a navegação daquelle rio no seu nivel superior.

Art. 7º. A Companhia principiará desde já a secção da linha comprehendida entre a cidade do Recife e a confluencia dos rios Una e Pirangy; seu capital será limitado em relação á quantia necessaria para construir e pôr em serviço effectivo esta secção, incluidas todas as despesas da administração, das officinas, de machinismo e mais annexos, durante o tempo da sua construcção. O capital para este fim é fixado em 900.000 libras esterlinas, e representado por acções de 20 libras cada uma.

Art. 8º. O capital da Companhia poderá ser augmentado para a construcção dos caminhos lateraes, que fôr autorizada para fazer, assim como, para continuacção da linha principal além da confluencia dos dous rios Una e Pirangy, onde termina a primeira secção da estrada, pela maneira indicada nos arts. 51 e 52.

Art. 9º. O augmento do capital da Companhia de que se falla no artigo antecedente, terá logar por uma resolução da directoria, approvada em assembléa geral dos accionistas, e poderá effectuar-se ou por emissão de acções, cautelas ou obrigações, ou por meio de emprestimos, conforme as necessidades da mesma Companhia.

Art. 10. Na distribuição das acções será reservada a quinta parte destas para serem tomadas no Brazil. Se porém depois de aberta subscripção, ficar por dispor maior numero de acções no Brazil do que em Londres, em relação ao que for destinado para cada um destes logares, serão remetidas á praça de Londres as que restarem, para ahi serem vendidas; o que se repetirá todas as vezes que se reconhecer que continúa a apparecer esta desigualdade nas subscripções.

Art. 11. A organização definitiva da Companhia terá logar desde a data da primeira reunião dos accionistas em Londres, depois da approvação destes estatutos pelo Governo Imperial: esta reunião deverá ser communicada ao Ministro do Brazil em Londres. A sua duração será a mesma que a da concessão, salvo se o Governo usar do direito de resgatar as obras antes da expiração do prazo do privilegio, conforme as disposições do art. 25 do decreto de 7 de agosto de 1852.

Art. 12. A Companhia poderá effectuar contractos com empreiteiros ou contractadores de estradas de ferro idoneas, para a construcção da linha e para supprimento do trem movediço, e de todas as mais pertenças necessarias para que possa prestar serviço ao publico; e os ditos empreiteiros ou contractadores ficarão obrigados a começar e acabar todas as obras dentro dos prazos estipulados em seus respectivos contractos, ficando elles com toda a liberdade de escolher as pessoas que não de empregar no serviço particular de que se encarregam. Estes contractos celebrados entre a Companhia e os empreiteiros ou contractadores, não a exoneram das obrigações que ella contrahe para com o Governo Imperial.

Art. 13. Nomear-se-ha provisoriamente uma directoria composta de cinco membros pelo menos, e sua permanencia dependerá da approvação da primeira assembléa geral dos accionistas. Ella servirá até finalizar-se um anno depois da abertura da linha.

Sua gratificação é fixada em 2.000 libras esterlinas por anno, repartidas entre os seus membros como á directoria aprouver.

Art. 14. Cada membro da directoria deverá possuir pelo menos 100 acções, as quaes serão depositadas nos cofres da Companhia e não poderão ser transferidas durante o tempo que servirem. Além das prescripções do art. 44 destes estatutos, o membro da mesa da directoria que não tiver pago as entradas sobre estas acções dentro de seis semanas, depois de vencido o prazo de seu pagamento, perderá o logar que occupa como director, pela simples verificação desta falta pela directoria.

Art. 15. A directoria será revestida de plenos poderes para dirigir os negocios da Companhia.

Regulará tudo quanto diz respeito ao systema que deverá ser adoptado para assegurar a prompta e efficaç conclusão das obras.

Nomeará um superintendente residente em Pernambuco, e fixará o seu vencimento.

Contractará para o estabelecimento da estrada de ferro, assim como para o supprimento do trem movediço, officinas, machinas e mais pertenças com os contractadores apresentados pelos fundadores, e segundo os preços constantes do orçamento, se ella os julgar em todos os sentidos pessoas idoneas e competentes com todas as circumstancias para satisfazer as condições dos contractos.

Poderá contrahir empréstimos quando julgar conveniente, até a importancia da totalidade das prestações que na occasião ainda se houverem de receber.

Regulará a reserva e mais fundos disponiveis.

Poderá alienar e mandar alienar pelo superintendente residente em Pernambuco os bens moveis ou de raiz que se tiverem tornado desnecessarios á Companhia.

Fará com o Governo Imperial e com particulares todos os ajustes ou convenções que julgar convenientes relativamente á junção ou passagem de outras linhas pelos trilhos da Companhia.

E finalmente representará a Companhia, e poderá obrar em seu nome, e decidir todas as questões que não estiverem especialmente reservadas para a decisão das assembléas geraes.

Art. 16. Em todas as suas deliberações a Companhia se guiará pelas condições da concessão feita aos fundadores concessionarios pelo Governo Imperial do Brasil.

Art. 17. As condições e o logar do pagamento das prestações

de nova emissão de acções serão regulados e determinados pela directoria.

Art. 18. A directoria apresentará um relatório da marcha dos negócios da companhia em todas as assembléas geraes, e tambem submeterá á sua inspecção as contas e os saldos.

Art. 19. Findo, quando muito, um anno depois de qualquer porção da linha estar aberta ao publico, e deste tempo em diante, as contas deverão ser tiradas annualmente e a directoria apresentará um balancete, no qual deverá haver uma conta de depreciação do trem movezido e dos outros bens da Companhia.

Art. 20. Dos lucros realizados a directoria determinará o dividendo que julgar conveniente, e fixará methodo, época e logar do pagamento, devendo effectuar-se no Brazil o das acções que forem tomadas no Imperio.

Art. 21. A directoria marcará a maneira por que hão de ser effectuadas as transferencias das acções quer na Inglaterra, quer no Brazil, assim como o da conversão de cautelas tiradas em nome da pessoa para cautelas ao portador, e determinará a importancia dos emolumentos se os houver.

Art. 22. A directoria é autorizada para eleger de entre os seus membros um presidente e um vice-presidente.

Art. 23. A directoria poderá trabalhar, e suas deliberações serão validas, estando presentes tres de seus membros. Em igualdade de votos o presidente terá o de desempate.

Art. 24. A directoria se reunirá todas as vezes que os interesses da Companhia o exigirem, e determinará a ordem das suas deliberações. As minutas das actas deverão ser registradas em um livro apropriado para esse fim, e serão assignadas pelo presidente.

Art. 25. Quaesquer demandas que a Companhia possa ter deverão ser intentadas em nome da directoria por intermedio do seu presidente. Se o processo tiver logar no Brazil a directoria incumbirá de o instaurar ao superintendente residente em Pernambuco; se, porém, pela demora correr risco a acção segundo as leis do Imperio, nesse caso o superintendente a poderá instaurar. Se a acção for intentada contra a Companhia, em Londres e será na pessoa do seu presidente, e no Brasil na do seu superintendente.

Art. 26. Os contractos para serem obrigatorios para com a Companhia, deverão ser assignados pelo presidente, ou na sua ausencia por dous membros da directoria; salvo aquelles que o superintendente residente puder concluir em virtude das faculdades a elle outorgadas por estes estatutos, ou por ordem que tenha recebido da directoria, pois então a sua assignatura será sufficiente.

Art. 27. No caso de fallecimento ou renuncia de um director, a directoria nomeará outro para o substituir.

Art. 28. Findo um anno depois da conclusão das obras, a assembléa geral determinará o vencimento dos membros da directoria. Daquelle tempo em diante nomear-se-hão todos os annos dous membros novos para substituirem dous dos effectivos que devem sahir; a sorte indicará estes ultimos, e os accionistas em assembléa geral nomearão os dous primeiros.

Art. 29. Os membros que sahirem poderão ser reeleitos.

Art. 30. Os directores em virtude de sua posição como procuradores da Companhia não contrahirão qualquer obrigação individual nos contractos que celebrarem por parte da mesma Companhia. Serão unicamente responsaveis pela fiel execução de suas obrigações.

Art. 31. Os fundadores e concessionarios cedem em favor da Companhia todas as vantagens contidas na concessão do privilegio para a construcção da estrada; assim como as rendas, terras e minas, e todos os mais interesses que da dita concessão se originarem.

Art. 32. Pela cessão do privilegio com todas as suas vantagens, pela concepção e organisação da empresa, por suas despezas, riscos e serviços futuros como directores, os fundadores e concessionarios receberão: 1º, no acto da transmissão do privilegio á Companhia 500 acções no valor de 20 libras cada uma, consideradas como se tivessem sido pagas todas as respectivas prestações; 2º, o mesmo vencimento que competir aos outros directores da Companhia. Além disto, quando estiverem em Inglaterra, tomarão parte nas deliberações da directoria, na qualidade de membros natos della.

Art. 33. O superintendente residente receberá as suas instrucções da directoria de Londres.

Remetterá todos os seis mezes um relatorio á directoria do adiantamento das obras e de todas as occurrencias que disserem respeito á Companhia.

Trafará com o Governo Imperial do Brazil sobre todas as questões que porventura forem suscitadas, e communicará com as autoridades locais para remover qualquer difficuldade, e para solicitar a sua cooperação e intervenção, quanto fôr neccessaria para facilitar as operações da Companhia.

Consullará o seu advogado no Brazil sempre que for mister, e com especialidade em todas as questões legais, no que disser respeito aos documentos precisos para a acquisição de terras de dominio publico e para a desapropriação de terrenos particulares.

Facilitará aos contractantes estrangeiros o ajuste de trabalhadores nacionaes e os meios de supprimento de materiaes necessarios.

Prestará caução sufficiente, a juizo da directoria, pelos dinheiros que porventura possam estar á sua disposição por conta da Companhia.

E finalmente notificará aos accionistas residentes no Brazil, na devida forma pelos jornaes publicos, quando e como deverão ser pagas as prestações das suas acções.

Art. 34. O superintendente residente não contrahirá obrigação pessoal alguma pelos contractos que celebrará, em virtude do seu cargo, por conta da Companhia.

Art. 35. A assembléa geral ordinaria se reunirá todos os seis mezes, a saber: nos mezes de abril e outubro; assim como se reunirá logo que fôr conveniente depois que a Companhia se achar constituida por estes estatutos.

Ella será devidamente convocada pela directoria por meio de annuncios, em dous jornaes publicos em Londres, em duas occasiões differentes, a primeira um mez pelo menos e a segunda 20 dias antes do dia da reunião. Será presidida pelo presidente da directoria, ou por outro membro eleito por ella para esse fim.

Art. 36. Uma assembléa geral entender-se-ha legalmente con-

stituida e competente para deliberar, quando mais de 20 accionistas representarem por si ou por procuração acções cujos valores subam ao menos á oitava parte do capital da Companhia.

Art. 37. A assembléa geral, quando regularmente convocada, representa todos os accionistas.

Art. 38. Um possuidor de cinco acções é *ipso facto* membro das assembléas geraes, e póde comparecer e votar em pessoa, ou mandar o seu procurador.

Para ser admittido nas sessões das assembléas geraes é mister que o accionista deposite a sua cautela ou procuração pelo menos com sete dias de antecedencia nas mãos do secretario, ou nas da pessoa que fôr designada pela directoria.

Um accionista tem um voto para cada cinco acções.

Nenhum accionista terá voto pelas acções que não forem pagas ou que tiverem prestações por pagar, e estas não estejam satisfeitas nos prazos marcados.

Os votos serão tomados por levantamentos de mãos, salvo quando cinco accionistas presentes pedirem escrutinio secreto, ou que os votos sejam contados.

Art. 39. Compete á assembléa geral deliberar sobre qualquer proposição e decidir todas as questões submittidas pela directoria, ou por membros da assembléa, quando não sejam incluídas nas que estão especialmente reservadas para a assembléa geral extraordinaria.

Art. 40. Os herdeiros ou credores dos accionistas não poderão, de baixo de pretexto algum, fazer embargar a propriedade e objectos quaesquer pertencentes á Companhia, e nem ingerir-se de modo algum na sua administração; devendo limitar o exercicio de seus direitos aos competentes assentos e entradas nos livros da Companhia e nas actas dos trabalhos da mesa dos directores.

Art. 41. As deliberações das assembléas geraes serão decididas pela maioria de votos dos membros presentes ou representados.

Art. 42. No acto da inscripção pagar-se-ha a primeira entrada de uma libra esterlina por acção.

As outras entradas serão realisadas nas épocas e pela fórma que a directoria determinar, devendo dar-se sempre um intervallo pelo menos de tres mezes entre os pagamentos, cada um dos quaes jámais excederá da quantia de duas libras.

Taes pagamentos serão precedidos por annuncios feitos na fórma da parte final do art. 35 em dous jornaes de Londres, no que publicar os actos officiaes do Governo do Rio de Janeiro, e nos de maior circulação da Bahia e de Pernambuco.

Art. 43. Nenhum assignante poderá ser considerado accionista da Companhia sem que tenha satisfeito a primeira entrada.

Art. 44. O accionista que não realisar a importancia de suas prestações no prazo marcado pagará além do principal um juro da mora na razão de 5 % ao anno, e se ainda assim as não tiver satisfeito dentro de tres mezes além do dito tempo, a directoria terá o direito ou de declarar nullas e de nenhum valor as respectivas acções, ou de obrigar o pagamento dellas pelos meios legaes.

O perdimento de taes acções será verificado pela deliberação da directoria inscripta em suas minutas, sem que seja mister qualquer outra formalidade. Neste caso as prestações que já tiverem

sido pagas, reverterão irrevogavelmente em beneficio dos cofres da Companhia, e as acções existentes nas mãos dos seus possuidores ficarão sem valor algum, e poderão ser substituídas por outras, que a directoria julgue conveniente emittir.

Art. 45. A posse de uma acção dá direito a uma parte proporcional nos bens e lucros da Companhia.

A inscripção ou posse de uma ou mais acções obriga necessariamente o seu possuidor a todas as disposições dos presentes estatutos.

Os direitos e obrigações pertencentes a uma acção depois de convertida em cautela na fórma do art. 47, são iguaes e inseparaveis das cautelas que conferem o titulo, estejam ellas na posse de quem quer que fór.

Art. 46. A posse de cautelas tiradas em nome da pessoa do proprietario, nunca envolve maior responsabilidade do que a importancia das acções representadas.

Art. 47. As acções só podem ser transferidas depois de terem sido pagas as duas primeiras prestações.

As cautelas em nome da pessoa do proprietario podem, em virtude de decisão da assembléa geral ordinaria ou extraordinaria, ser convertidas em cautelas ao portador, depois que igualmente estiverem satisfeitas as duas primeiras prestações.

As cautelas em nome da pessoa do proprietario só podem ser transferidas assignando o comprador e o vendedor por si ou por procurador uma declaração nos livros da Companhia, neste sentido.

Art. 48. A approvação da assembléa geral ás contas e ha-lancetes apresentados pela directoria absolve a esta inteiramente de qualquer responsabilidade.

Art. 49. As resoluções da assembléa geral em conformidade com os preceitos destes estatutos, obrigam a Companhia collectiva e individualmente sem reserva e sem appellação.

Art. 50. Os trabalhos das assembléas geraes serão registrados por minutas e assignados pelo presidente do dia.

Art. 51. Convocar-se-ha uma sessão extraordinaria para se tratar da dissolução da Companhia; da venda ou cessão de toda a linha principal, ou parte della, ou das lateraes pertencentes á Companhia; do augmento do capital da mesma para construcção da estrada na sua continuacão além do rio Pirangy, assim como das linhas lateraes; e finalmente para se modificarem estes estatutos.

Art. 52. Convocar-se-ha uma sessão geral extraordinaria pela mesma fórma das assembléas ordinarias, todas as vezes que a directoria o julgar conveniente, assim como sempre que o exigirem 20 accionistas, que representem pelo menos uma decima parte do numero das acções que conferem o direito de votar. Esta requisicão dos accionistas deverá ser acompanhada de uma explicação em termos claros e precisos do fim da reunião.

Na primeira convocação de uma assembléa geral extraordinaria para dar validade ás suas deliberações, será mister que estejam presentes tantos accionistas quantos representem pelo menos uma terça parte do capital da Companhia.

Se na primeira convocação não houver numero sufficiente, ella será adiada por um mez. As deliberações serão então válidas, seja

qual fôr o numero dos accionistas presentes ou acções representadas.

Quando uma sessão geral extraordinaria convocada em consequencia da requisição de 20 accionistas, não se realizar por causa de não haver numero sufficiente de acções representadas, a reunião adiada não terá logar, salvo se fôr novamente requisitada em tempo competente.

Art. 53. A sessão geral extraordinaria que fôr convocada com o fim de modificar os estatutos, será annunciada em dous jornaes de Londres, no que publicar os actos officiaes do Governo do Rio de Janeiro, e nos de maior circulação da Bahia e de Pernambuco, pelo menos uma vez por mez por espaço de um anno antes da época da reunião. Para isso deverá haver requisição assignada por 50 accionistas que representem a quinta parte do capital da Companhia que dá direito a votar, e para serem válidas as deliberações da reunião deverão estar presentes tantos accionistas quantos representem pelo menos metade do capital da Companhia.

Se na primeira sessão não houver numero sufficiente, a reunião será adiada por seis mezes; neste caso os annuncios deverão continuar mensalmente nos jornaes até a segunda reunião; e esta será competente para deliberar se estiverem presentes accionistas em numero tal que representem uma quarta parte do capital da Companhia que dá direito a votar; e se não houver numero sufficiente será adiada indeterminadamente.

Art. 54. Nas sessões extraordinarias não se poderá adoptar resolução alguma sobre objecto estranho aos artigos contidos no programma dos trabalhos do dia, especificado no annuncio que conveca a reunião.

Art. 55. Não poderá ser director o accionista que exercer emprego de confiança da Companhia, ou fôr interessado directa ou indirectamente em algum contracto com ella; e o director que aceitar algum desses empregos, ou adquirir alguns desses interesses, perderá o logar de membro da directoria. Essa disposição não comprehende os directores fundadores (art. 32).

Art. 56. Todas as contestações que se suscitarem entre as membros da Companhia relativamente a negocio desta, serão resolvidas amigavelmente por arbitros, cujas decisões não terão appellação. Cada um dos contendores nomeará um arbitro; e no caso de não concordarem os dous escolhidos, estes designarão um terceiro para desempatar. Se as nomeações não forem feitas pelas partes ou pelos arbitros dentro de 15 dias depois de para isso intimadas, o serão pelo presidente da mesa dos directores a pedido de uma das partes.

Art. 57. Na expiração do prazo da Companhia, ou no caso de sua dissolução em qualquer tempo e por qualquer causa que isto aconteça, a assembléa geral sobre proposta da mesa dos directores determinará o modo por que deverá ser feita a liquidação dos seus negocios.

Art. 58. Na expiração da concessão, os fundos provenientes da liquidação dos negocios da Companhia, do saldo do fundo de reserva ou amortisação, ou do saldo que possa existir em poder do Governo, segundo as condições da concessão, serão empregados, antes de serem repartidos entre os accionistas, na satisfação das obrigações que a Companhia tenha contrahido para com o mesmo Governo.

Art. 59. Todas as resoluções das reuniões ordinarias ou extraordinarias deverão conformar-se sempre com as condições e estipulações do privilegio concedido pelo Governo Imperial do Brazil.

Palacio do Rio de Janeiro, 13 de Outubro de 1853. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 1299 — DE 19 DE DEZEMBRO DE 1853

Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para a construcção de uma estrada de ferro na provincia da Bahia, partindo da cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do littoral ou de rio navegavel proximo della, e terminando na villa do Joazeiro ou em outro logar na margem direita do rio de S. Francisco que se julgar mais conveniente.

Havendo-me representado Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto acerca da utilidade de construcção de uma estrada de ferro na provincia da Bahia, que partindo de qualquer ponto proximo á Capital da mesma provincia, vá terminar na villa de Joazeiro, ou em outro logar na margem direita do rio de São Francisco que se julgar mais conveniente, pedindo para a incorporação de uma Companhia que realize a referida estrada o privilegio autorizado pela lei de 26 de junho de 1852 e decreto n. 725 de 3 de outubro ultimo; e desejando promover quanto for possível, em beneficio da agricultura e do commercio da provincia da Bahia, os meios de mais facil communicação entre os pontos do seu territorio, que pelo desenvolvimento de sua industria agricola podem admittir desde já tão importante melhoramento; Hei por bem, conformando-me, por minha immediata resolução de 8 de outubro ultimo, com o parecer da Secção do Conselho de Estado dos Negocios do Imperio, exarado em sua consulta de 4 do mesmo mez, conceder-lhe o privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para a construcção de uma estrada de ferro, que deverá partir de qualquer ponto proximo á Capital da referida provincia, e terminar na villa do Joazeiro ou em outro logar da margem direita do rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente, por meio de uma Companhia de nacionaes e estrangeiros que para este fim se organisar, sob as condições que com este baixam, assignadas por Luiz Pedreira do Couto Ferraz do meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido o faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1853, 32^a da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Condições a que se refere o decreto desta data, e com as quaes o Governo contracta com Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto a construcção de uma estrada de ferro na provincia da Bahia.

1^a. O Governo concede ao dito empresario o privilegio pelo prazo de 90 annos, contados da data da incorporação da Companhia

que este deve organizar para a construcção e goso de uma estrada de ferro, que parta da cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do littoral ou de algum rio navegavel proximo della, e vá terminar no Joazeiro á margem do Rio de S. Francisco ou em algum outro logar da margem direita do mesmo rio que se reconhecer prestar mais vantagens ás communicacões do interior da provincia e de outras centreas para o littoral. A incorporação da Companhia de- verá verificar-se dentro de um anno da data destas condiçoes.

2ª. Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder em- prezas de outras estradas de ferro, na provincia da Bahia, dentro da distancia de cinco leguas, tanto de um como de outro lado e na mesma direcção desta, salvo se houver accôrdo com a Companhia.

Esta prohibição não comprehende a da construcção de outras estradas de ferro, que, ainda que partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas, possam approximar-se accidentalmente de algum ponto da estrada privilegiada, ou mesmo cortal-a; em- tanto que dentro da zona privilegiada não possam receber merca- dorias e passageiros.

3ª. Os pontos intermedios da linha contractada ficam depen- dentes de accôrdo posterior entre o Governo e a Companhia, depois que esta houver procedido a todos os exames e trabalhos prepara- torios, apresentando a respectiva planta, que será submettida á definitiva approvação do Governo.

4ª. A Companhia poderá construir tambem linhas transversaes de ferro, de madeira ou de qualquer outra conveniente especie, quando julgue de utilidade para facilitar o transito de generos e de passageiros para a linha principal; não gosando porém aquellas linhas dos favores que a esta estrada são concedidos, excepto os que forem expressamente designados no contracto.

5ª. Os trabalhos das primeiras 20 leguas desta estrada deverão comecar dentro do prazo de dois annos, contados da data da incor- poração, e a Companhia os concluirá no de 12. Na falta de cumpri- mento desta obrigação a Companhia poderá ser multada na quantia de 10:000\$ pelo Governo, e este lhe marcará mais um anno para o comecço ou ultimação dos trabalhos, pagando a Companhia pela móra de cada um semestre do novo prazo 4:000\$. Findo o anno, e imposta a multa do ultimo semestre, será esta seguida da perda do contracto, salvo se a móra for proveniente de causa imprevista, ou invencivel por parte da Companhia.

6ª. Quando a Companhia tiver perdido o direito ao contracto, pela falta da conclusão da parte da estrada referida na condiçào antecedente, conservará a propriedade da porção feita, perdendo sómente o direito á continuacão do goso dos favores concedidos pelo contracto; e será neste caso ainda responsavel pelo valor dos que tiver já recebido, dando-se para este fim a hypotheca nas mes- mas obras.

7ª. Poderá a Companhia usar do direito de desapropriar, na fórma das leis em vigor, o terreno de dominio particular que fór necessario para leito da estrada de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes; e pelo Governo lhe serão gratuitamente concedidos, para os mesmos fins, os terrenos devolutos e nacionaes, o bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito. Tambem o Governo lhe con- cederá o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos ter-

renos devolutos e nacionaes, e de que a Companhia tiver precisão para a construcção da estrada de ferro. Os favores deste artigo são extensivos aos caminhos transversaes.

8°. Ficam isentos de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, e nos 10 annos que a ella immediatamente se seguirem, os trilhos, machinas e instrumentos, que se destinarem á mesma construcção; e bem assim os carros, locomotivas e mais objectos necessarios para começarem os trabalhos da empresa. A mesma isenção é concedida ao carvão de pedra por espaço de 60 annos contados da data da formação da Companhia. O gozo destes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes para evitar qualquer abuso.

9°. A Companhia se obrigará a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construcção da estrada de ferro senão pessoas livres, que, sendo nacionaes, poderão gosar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional; e sendo estrangeiros participarão de todas as vantagens que por lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

10°. Só terão direito de gosar da isenção do serviço activo da Guarda Nacional e do recrutamento os nacionaes empregados pela Companhia, que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os seis mezes ao Presidente da provincia, e assignada pelo seu director; não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella contemplado o individuo que não tiver tres mezes de effectivo exercicio. Conventencia a Companhia de qualquer abuso sobre este importante assumpto, em detrimento do serviço publico, poderá ser multada pelo Governo na quantia de 4:000\$; e perderá mesmo este favor em caso de reincidencia, se o Governo julgar conveniente.

11°. A estrada de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de outros que para commodidade publica se abrirem; nem a Companhia terá direito de exigir taxa alguma pela passagem de outras estradas, de qualquer natureza, nos pontos de intersecção.

12°. O Governo poderá fazer em toda a extensão da estrada de ferro as construcções e apparatus necessarios ao estabelecimento de uma linha telegraphica electrica, responsabilizando-se a Companhia pela guarda e conservação dos fios, postes e apparatus electricos a expensas suas, e prestando-se a transportar gratuitamente os agentes da telegraphia que viajem em razão do seu emprego. A Companhia terá o direito de fazer semelhante construcção, se o Governo a não quizer executar por sua conta, para o que terá em qualquer tempo a preferencia, sendo em tal caso gratuito o serviço prestado ao mesmo Governo, para o que terá a Companhia sempre ás ordens deste um fio prompto e disponivel. Mas, ou a construcção dos telegraphos se faça a expensas do Governo, ou da Companhia, a administração do fio pertencente ao primeiro correrá por conta delle, que nomeará quem a deva exercer.

13°. As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos cofres publicos, serão conduzidos gratuitamente pela estrada de ferro. Igual vantagem terão dous passageiros ao serviço do Governo em cada viagem e a carga não excedente de 10 arrobas. O que de mais accrescer a Companhia se obriga a transportar mediante o abatimento de 20 % do preço commum.

14ª. Se o Governo mandar tropas para qualquer ponto, a Companhia se obriga a pôr immediatamente á sua disposição, por metade da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir, e a empregar tambem nesta condução os pertencentes ao Governo, que forem apropriados ao serviço da linha.

15ª. Por igual preço fará a Companhia transportar os réos presos e seus respectivos guardas, prestando ao Governo os carros proprios e com a necessaria segurança.

16ª. O Governo garante á Companhia o juro de 5 % do capital que se fixar para o emprego na construção das primeiras 20 leguas da estrada.

17ª. Por um regulamento especial do Governo será designado o modo de verificarem-se as despezas do custeio e a receita realizada para se calcular o rendimento liquido desta parte da estrada.

18ª. A Companhia franqueará ao Governo, para o cumprimento da disposição do artigo antecedente, o exame de todos os seus livros, proporcionando-lhe quaesquer outros esclarecimentos de que possa precisar.

19ª. Esta garantia é devida a contar do primeiro dia em que estiver concluida cada uma secção da estrada, e franqueada ao publico, e sómente pelo capital nella despendido, cessando logo que por espaço de seis mezes sejam interrompidos os trabalhos por culpa da Companhia; não devendo continuar a obrigação senão depois que, continuados os trabalhos, se conclua a secção que foi interrompida, ou a que foi começada de novo, quando os trabalhos tenham paradó no fim de cada uma dellas. Cada secção constará pelo menos de tres leguas, e será fixada a sua extensão de accórdo com a Companhia.

20ª. Para regular o pagamento do juro emquanto a estrada não chegar ao referido termo (20 leguas), não se presumindo ter sido empregado em sua totalidade o capital que se fixar, será este dividido pelo numero de leguas que a estrada tiver desde o seu ponto de partida até onde finalizarem as primeiras 20 leguas, e á proporção que se fór concluindo cada uma das secções da estrada, pagar-se-ha o juro correspondente ao numero de leguas dessa secção.

21ª. Para a verificação assim da despeza do custeio das 20 primeiras leguas da estrada, como da receita que se realizar, e igualmente para a inspecção das obras em relação á sua execução, em conformidade dos planos que se approvarem, o Governo nomeará em Londres um director, o qual será o Ministro brasileiro alli residente, ou quem suas vezes fizer, e na Bahia um inspector de estrada, o qual será o Presidente da provincia. Fica declarado que estes dous empregados, pelo simples facto de suas nomeações, são considerados revestidos dos poderes que aqui se lhes outorgam, independentemente de nomeação particular para este fim.

22ª. O director brasileiro em Londres, tendo todos os direitos que competem aos membros da directoria, será convidado para todas as sessões da mesma, assim como para os trabalhos de suas commissões.

23ª. Para o exame dos livros, e em geral de quaesquer contas das quaes possa resultar ónus maior no quantitativo do juro, o

director brasileiro poderá nomear um delegado seu, o qual será um negociante dos mais acreditados na praça de Londres.

Para este mesmo fim o inspector da Estrada de Ferro na Bahia poderá nomear um delegado, o qual será um empregado da Thesouraria Geral da Fazenda, escolhido dentre os de maior categoria.

Se, porém, se tratar de exames de machinas ou da execução do plano da obra, os delegados assim do director como do inspector serão engenheiros dos mais idoneos.

Esta disposição não embarga que o Governo nomeie inspectores especiaes para exercerem as funcções de que aqui se trata.

24°. Cumprindo precisar a responsabilidade a que por estas condições se sujeita o Governo, mediante a garantia dos 5 %; será fixado o maximo do custo da obra, devendo ter logar esta fixação depois que a Companhia apresentar os seus trabalhos preparatorios, a planta e o orçamento com os convenientes pormenores explicativos, ficando tudo dependente da approvação do Governo Imperial.

25°. Quando os dividendos da Companhia excederem a 7 % ao anno, o excesso de taes dividendos será repartido igualmente entre o Governo e a Companhia.

26°. O dinheiro assim recebido pelo Governo, depois de deduzido d'elle o montante dos pagamentos feitos a Companhia em razão da garantia do juro, se algum tiver havido, será empregado na compra de fundos publicos brasileiros, ou em acções da Companhia da estrada de ferro como melhor julgar o Governo, e formará com os juros accumulados um fundo destinado para qualquer pagamento futuro por conta da garantia do juro.

27°. Quando tal fundo chegar a uma somma igual a ½ % do capital da Companhia, multiplicado pelo numero de annos que ainda restarem do privilegio a deducção dos dividendos cessará.

28°. Se no fim dos 90 annos do privilegio, ou quando o Governo usar do direito que tem pela condição 32ª de resgatar a estrada, ou em qualquer tempo que a Companhia declare renunciar á garantia do juro, houver um excesso desta somma depois da deducção de todas as quantias pagas pelo Governo por conta da garantia do juro, esse excesso será dividido em tres partes, uma das quaes pertencerá ao Governo e as outras duas á Companhia.

29°. Durante o privilegio a Companhia perceberá os preços de transporte de mercadorias e passageiros segundo uma tabella que o Governo de accódo com ella organisará conforme as seguintes bases:

1°. Para os generos de exportação e de produção do paiz o maximo do preço não excederá de 20 réis por arroba e legua de 18 ao grão;

2°. Para os generos de importação o maximo será de 30 réis pelo mesmo peso e distancia;

3°. O preço da conducção para os objectos de grande volume e de pequeno peso, como sejam mobílias, caixões de chapéos, etc., poderá ser elevado ao duplo. Tambem poderão ser sujeitos a uma tabella especial os de conducção perigosa, como seja a polvora, etc., e os que em razão de sua fragilidade, como pianos, louça, vidro, etc., ou por seu valor, como prata, ouro, joias, etc. obrigam a

Companhia a maior responsabilidade; estes preços deverão ser especificadamente declarados.

Em todos os casos, porém, o Governo poderá elevar ao duplo o maximo do preço de condução, emquanto não se verificar a condição 28ª ou cessar a garantia do juro.

30ª. Se os dividendos da Companhia subirem a 12 %, reduzir-se-ha o preço do transporte, reformando o Governo as tabellas, sendo ouvida a Companhia.

Independente desta circumstancia haverá de cinco em cinco annos revisão das mesmas tabellas, que serão modificadas de conformidade com o bem publico e com os interesses da empresa.

31ª. Se os mesmos dividendos excederem a 12 %, metade deste excesso será destinada para amortisação do capital da empresa, e formará um fundo que será administrado sob a fiscalisação especial do Governo.

32ª. Se o Governo entender de conveniencia publica effectuar o resgate da concessão da estrada de ferro o poderá fazer mediante prévia indemnisação da Companhia, que será regulada da maneira seguinte:

1º. Não poderá ter logar esse resgate, salvo de accôrdo com a Companhia, senão passados 30 annos da duração do privilegio;

2º. O preço do resgate será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos cinco annos mais rendosos dos ultimos sete;

3º. A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos, que dê igual rendimento, descontadas quaesquer quantias resultantes da garantia do juro, que porventura a Companhia deva ainda, e as de amortisação que possa ter recebido por consentimento do Governo, ou que haja de receber na occasião.

33ª. O Governo prestará á Companhia, por meio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa ella realizar a arrecadação das taxas estabelecidas; e protegerá com regulamentos especiaes não só a segurança dos viandantes, como os conductores e empregados que a Companhia tiver para fiscalisar a observancia dos seus regulamentos, permittindo-lhe ter guarda-barreiras, que serão cidadãos brasileiros morigerados, pagos pela Companhia, e que podem andar armados, mas sujeitos á inspecção das autoridades locais.

34ª. Nos regulamentos do Governo, de conformidade com o § 14 do art. 1º da lei de 26 de junho de 1852, serão tambem estabelecidas regras de policia e de segurança em favor das proprias estradas e do seu uso regular, para prevenir qualquer perigo que venha ou de estranhos ou da propria Companhia; impondo o Governo as convenientes multas e solicitando do Corpo Legislativo maiores penas, se por experiencia reconhecer necessario.

35ª. No caso em que o Governo queira que alguns engenheiros seus se instruaem na construcção das estradas de ferro, a Companhia os admitirá para que assistam a todos os trabalhos da empresa.

36ª. A Companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituído em sociedade legal com estatutos approvados pelo Governo.

37ª. A Companhia terá a faculdade de explorar e abrir minas

de carvão, pedra calcarea, ferro, chumbo, cobre e de quaesquer outros metaes, ainda preciosos, sem prejuizo de direitos adquiridos por outros, devendo, quando as descobrir, dirigir-se immediatamente ao Governo, para que lhes sejam demarcadas as datas e estipuladas as condições do seu gozo; podendo a Companhia exercer esta faculdade no seguimento da linha da estrada de ferro, e na mesma zona de cinco leguas para cada um dos lados. Todavia esta faculdade será executada de modo que não seja distrahida quantia alguma do fundo capital da Companhia, destinado para a construcção e custeio da estrada de ferro, e não se confundam os interesses e as administrações ou directorias de uma e outra empreza.

38ª. Podendo, não obstante a clareza de todas as estipulações deste contracto, dar-se desaccôrdo entre o Governo e a Companhia a respeito dos seus direitos e obrigações, seguir-se-hão neste caso as seguintes regras:

1ª. Se o desaccôrdo entre o Governo e a Companhia recahir sobre os planos ou execução da obra na parte scientifica, nomearão por commum accôrdo tres engenheiros; e quando não possam combinar nessa nomeação, cada uma das partes nomeará um engenheiro, e quando os dous assim nomeados divergirem na decisão, o Governo por intermedio do director brasileiro em Londres escolherá o presidente effectivo, ou um dos ex-presidentes do Instituto dos Engenheiros Civis de Londres;

2ª. Se porém a divergencia versar sobre direitos ou deveres e seus respectivos interesses, a questão será decidida definitivamente por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo Governo, outro pela Companhia, e o terceiro por accôrdo de ambas as partes;

3ª. Se porém não concordarem na nomeação deste terceiro arbitro, o Governo Imperial apresentará tres nomes escolhidos dentre os Conselheiros de Estado, e a Companhia outros tres nomes; destes seis se tirará por sorte um cujo voto será decisivo;

4ª. Quando aconteça que os tres arbitros nomeados por commum accôrdo, ou seja na hypothese do § 1º ou na do 2º, dividirem entre si, será voto decisivo no primeiro caso o presidente ou o ex-presidente do Instituto dos Engenheiros Civis de Londres, e no segundo um arbitro sorteado pela fórma declarada no § 3º;

5ª. O acto do sorteamento será praticado em Londres sob a presidencia do Ministro brasileiro, e em presença dos membros da directoria, os quaes assignarão juntamente com elle o termo que se lavrar;

6ª. Quando para a decisão de qualquer questão fôr necessario o arbitramento, uma das partes dará aviso á outra dessa necessidade e do nome do arbitro escolhido. Se dentro de 30 dias da data do aviso a outra parte deixar não só de nomear o seu arbitro, como ainda de o communicar á primeira, o ponto da questão será considerado como concedido em favor desta pela parte que assim ficou em falta.

39ª. O presente contracto ficará dependente, para seu complemento, de ajuste posterior e definitivo entre o Governo e a Companhia, depois que esta apresentar os trabalhos e esclarecimentos de que tratam as condições 3ª e 24ª; e então serão declaradas as clausulas e condições que devam regular o systema da construcção da estrada de ferro, de carros, machinas e locomotivas,

de accôrdo com os ultimos melhoramentos, a bem da segurança dos passageiros e dos transportes, da economia do custeio, da velocidade da marcha e de todas as mais commodidades e vantagens para o publico; devendo tal ajuste preceder ao começo da obra. Fica entendido que no interesse da Companhia, assim como no do Governo, a Companhia terá o direito de substituir, precedendo a approvação do Governo, qualquer modo de tracção, ou impulso que possa ser inventado ou descoberto em vez das locomotivas actualmente empregadas, offerecendo ao menos iguaes vantagens de segurança, regularidade, velocidade e economia, ou para toda, ou parte da linha.

Esta disposição comprehende, dadas as referidas circumstancias, as alterações que forem convenientes nos systemas de trilhos, carros e mais objectos da estrada de ferro.

40°. A Companhia transportará gratuitamente em qualquer tempo e em qualquer direcção as irmãs de caridade, em vagões de primeira classe, e cada anno, durante os cinco primeiros annos, da costa para o interior em carros de terceira classe, 1.500 colonos, que tiverem obtido concessões de terras, sendo distribuidas em porções convenientes, tendo o Governo dado á Companhia aviso prévio.

41°. Fica entendido que as presentes condições referem-se sómente á secção da estrada de ferro desde seu ponto de partida até o em que terminem as primeiras 20 leguas.

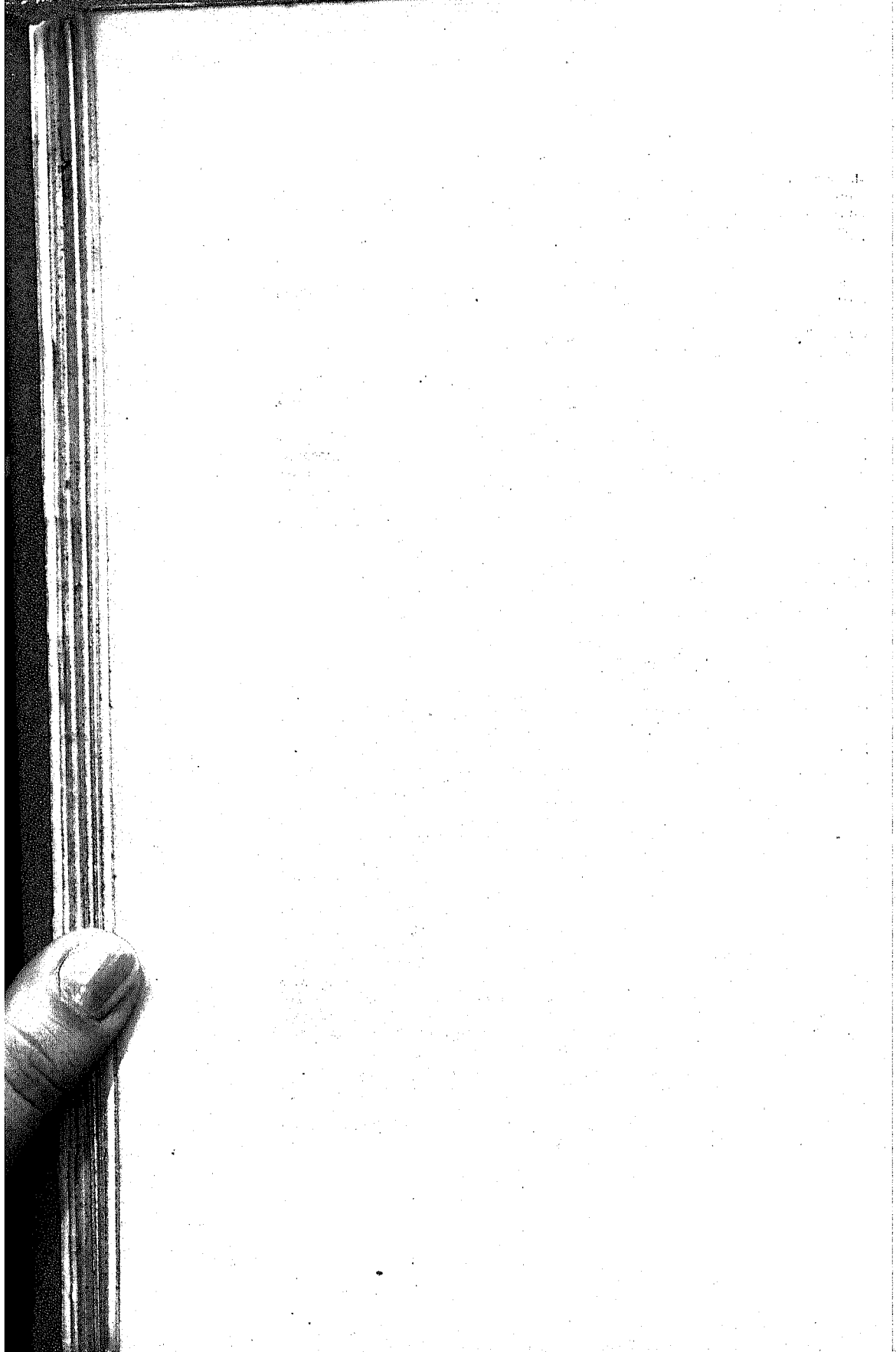
42°. Quanto porém á continuação da mesma estrada do ponto em que terminarem as ditas 20 leguas até o rio de S. Francisco, ficará dependente de novas estipulações entre o Governo e a Companhia, sem que se julguem obrigatorias as condições acima referidas, ficando, porém, desde já declarado que em nenhuma hypothese o concessionario e a Companhia terão direito de reclamar do Governo garantia de juro pelas despezas que houver de fazer com este prolongamento da linha. Assegura-se todavia desde já á Companhia para essa continuação os favores das condições 7°, 8° e 37°.

43°. Para realizar-se o prolongamento da estrada mencionado no artigo antecedente, deverá a Companhia apresentar ao Governo o plano da obra, as plantas e todos os esclarecimentos necessarios dentro de seis annos, contados do dia em que se abrir ao serviço publico todo o primeiro lanço comprehendido nas primeiras 20 leguas e quando o não faça dentro deste tempo perderá por isso o direito á continuação da estrada, e o Governo a poderá contractar livremente com outro empresario ou Companhia.

44°. Se o plano apresentado para a construcção da estrada não for approvado pelo Governo dentro de quatro annos contados da sua apresentação, ou se dentro desse mesmo prazo o Governo e a Companhia não chegarem a um accôrdo sobre as condições do contracto, em ambos estes casos ficará igualmente perdido o direito á continuação da estrada, podendo o Governo contractar a livremente com outra Companhia ou empresario, sem que os concessionarios ou a Companhia por elles organizada possam exigir indemnisação alguma a qualquer titulo que seja.

45°. A declaração do perdimento do direito nas hypotheses dos dous artigos antecedentes, será feita sobre resolução de consulta do Conselho de Estado.

Palacio do Rio de Janeiro, 19 de dezembro de 1853. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*



1854

DECRETO N. 1344 — DE 11 DE MARÇO DE 1854

Declara que o prazo de um anno, marcado do art. 1º das condições que baixaram com o Decreto n. 1.299, de 19 de Dezembro de 1853, pelo qual foi concedido a João Francisco Alves Branco Muniz Barreto privilegio para a construcção de uma estrada de ferro na provincia da Bahia não comprehende os casos de força maior devidamente provados.

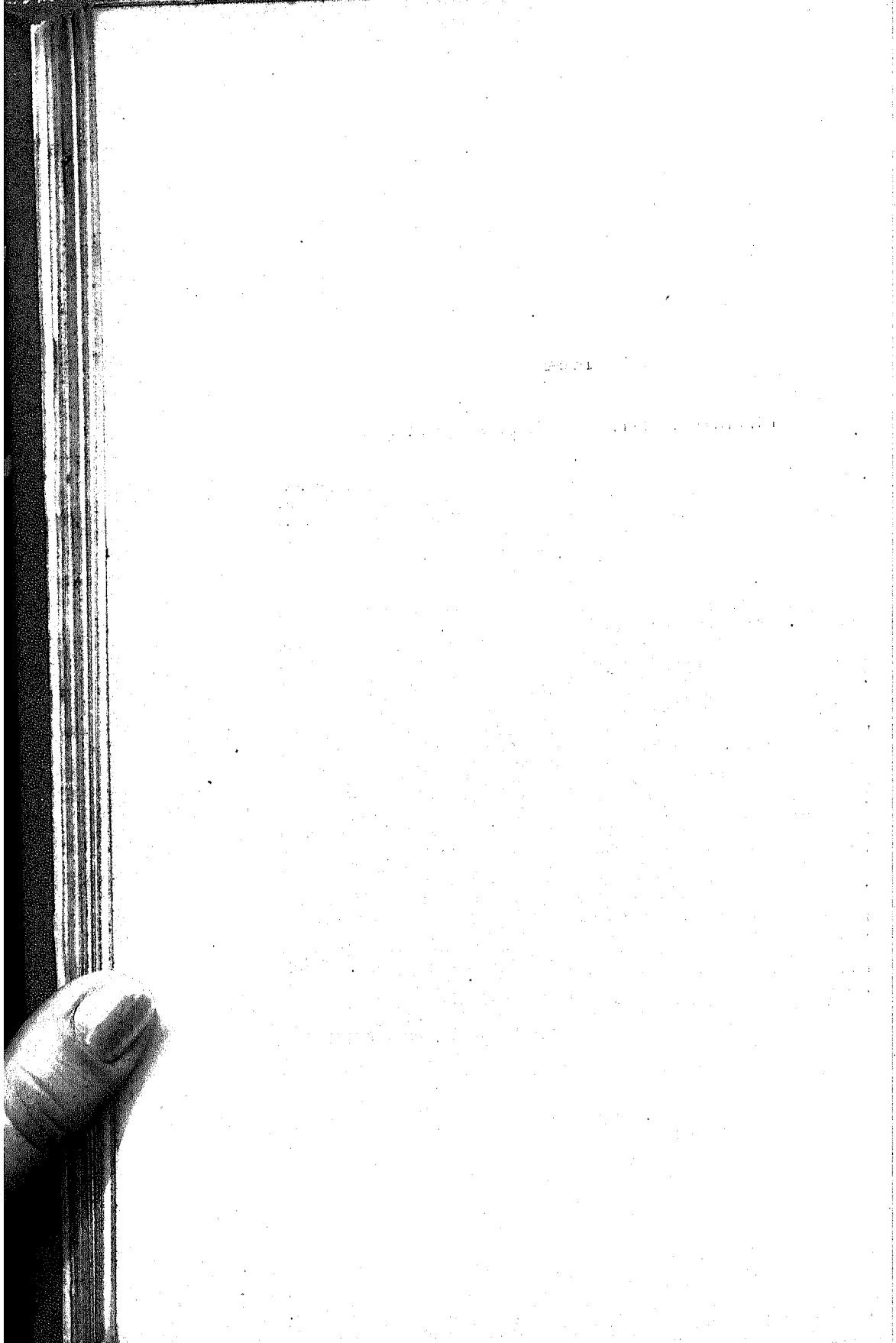
Attendendo ao que representou Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, na qualidade de empresario da Estrada de Ferro da provincia da Bahia, que deve partir da cidade de São Salvador, ou de qualquer ponto do littoral ou de rio navegavel proximo della, e terminar na villa de Joazeiro, ou em outro logar na margem direita do rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente; e conformando-me com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 2 do corrente mez: Hei por bem declarar que o prazo de um anno, marcado no art. 1º das condições que baixaram com o decreto numero 1299 de 19 de dezembro de 1853, pelo qual foi concedido privilegio para a construcção da mencionada estrada, não comprehende os casos de força maior devidamente provados, taes quaes se acham mencionados pela fórma e clausulas descriptas no artigo cincoenta e dous da Convenção celebrada em Londres, em data de 16 de novembro do mesmo anno, para a construcção da estrada de ferro, de que trata a lei de 26 de junho de 1852.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, 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 11 de março de mil oitocentos cincoenta e quatro, trigesimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.



1855

AVISO N. 11 — DE 11 DE JANEIRO DE 1855

Declara que o privilegio concedido a huma estrada de carros de Santos a São João do Rio Claro, na Provincia de São Paulo, não embaraça que na mesma linha ou zona os Poderes Geraes autorisem a construcção de estradas de ferro ou outras, não se entendendo com estas estradas quaesquer clausulas com que semelhante privilegio foi outorgado.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO IMPERIO. — 3ª Secção — Rio de Janeiro, 11 de Janeiro de 1855.

Illm. e Exm. Sr. — Levei á Augusta Presença de Sua Magestade o Imperador o Officio que V. Ex. me dirigio em data de 24 de Agosto do anno proximo passado cobrindo por cópia a Lei Provincial numero 31 de 12 de Maio do mesmo anno, pela qual he autorizado o Presidente dessa Provincia a contractar a construcção de huma linha de estrada para carros da Cidade de Santos á Villa de São João do Rio Claro, estabelecendo no Artigo 7º que se alguma Companhia no prazo do privilegio concedido pela mesma Lei, quizer construir linhas de ferro entre os mesmos pontos para carros movidos a vapor, ou outro motor mais vantajoso dentro da zona designada na Lei, deverá indemnisar a Companhia por ella autorisada de tudo quanto houver despendido com a construcção da estrada, o não estiver amortisado, bem como dos carros, e mais objectos empregados na rodagem, regulando-se a indemnisação daquella pelo que estiver escripturado nos livros da Companhia, e destes por arbitramento na fórma da Lei.

Em seguida consulta V. Ex. se a Assembléa Provincial pôde impôr essa obrigação mesmo a qualquer Companhia que obtiver dos Poderes Geraes hum privilegio para a construcção de huma linha ferrea na zona por onde deve passar a estrada de carro, de que trata a referida Lei Provincial.

E o Mesmo Augusto Senhor, Tendo ouvido a Secção dos Negocios do Conselho d'Estado, e Conformando-se com o seu parecer, exarado em Consulta de 29 do mez passado, Houve por bem por Sua Immediata Resolução de 6 do corrente, Mandar declarar a V. Ex. que a disposição do citado Artigo não comprehende, e nem pôde comprehender as estradas, que forem autorisadas pelos Poderes Geraes; estando no mesmo caso que este outros artigos da mesma Lei, como por exemplo o Artigo 6º, que marca a zona de cinco leguas para esta estrada, o qual não obriga os referidos poderes, quando en-

tenderem que devem decretar a construcção de outras, ainda servidas por animaes, que se estendão a mais de huma Provincia. O que communico a V. Ex. para seu conhecimento e governo.

Deus Guarde á V. Ex. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.* — Sr. Presidente da Provincia de São Paulo.

CONTRACTO DE 9 DE FEVEREIRO DE 1855

Integra do contracto feito entre o cavalheiro Sergio Teixeira de Macedo, Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario de S. M. Imperador do Brasil, junto a S. M. a Rainha da Grã-Bretanha e Irlanda, obrando como representante do Imperial Governo Brasileiro, em conformidade dos plenos poderes de que está revestido, de uma parte, e Edward Price, de outra parte, a 9 de Fevereiro de 1855.

CLAUSULA PRIMEIRA

Havendo S. M. o Imperador do Brasil ordenado, de conformidade com a lei de 26 de junho de 1852, a construcção de um caminho de ferro na provincia do Rio de Janeiro, o referido Edward Price contracta com o Governo Imperial, por intermedio do representante de S. M. o cavalheiro Sergio Teixeira de Macedo, a construcção de um bom e solido caminho de ferro, de um ponto do lado norte da estrada de S. Christovão, nos arrabaldes da cidade do Rio de Janeiro, a outro ponto proprio para uma estação em uma planície junto ao rio Guandú, que corre entre as fazendas denominadas Bom Jardim e Belém, seguindo a direcção mais proxima que puder ser indicada na planta de parte da provincia do Rio de Janeiro, apresentada ao governo por Mr. Price, cujos termos estão designados naquella planta com as letras A e B. O contractador terá plena liberdade para desviar consideravelmente da linha determinada na dita planta, se elle julgar que tal desvio é conducente á economia e estabilidade da obra, uma vez que tal desvio não exponha o governo a fazer novas despesas com a desapropriação do territorio. O contractador fornecerá o necessario trem de transporte e fará construir um telegrapho electrico em toda a extensão do caminho de ferro, pela quantia de £ 560.084, sob as condições seguintes:

ESPECIFICAÇÃO

Art. 1º. Os terrenos necessarios para a construcção do caminho de ferro, hem como todos os predios, pedra e madeiras ou outros materiaes para edificar, plantações, etc., que nelles existam, serão desapropriados pelo Governo e á sua custa entregues ao contractador, sem onus algum, para delles usar na construcção do caminho de ferro, e o contractador informará o governo imperial sobre os terrenos precisos para as construcções concernentes ao caminho de ferro, tres mezes antes que taes terrenos se façam precisos para o começo dos trabalhos.

Art. 2º. O Governo concederá gratuitamente ao empresario toda a madeira, pedra e outros materiaes que existirem em terrenos do

domínio publico ou devoluto, na vizinhança da linha dos trabalhos, e que não estão já comprehendidos nas disposições do artigo precedente, e qualquer pedreira de propriedade nacional situada dentro ou fóra da cidade; mas o empresario não terá a faculdade de vender quaesquer materiaes que não obstruam a construcção das obras, sem prévio consentimento do governo; e 20 % da receita bruta proveniente de taes vendas, serão deduzidos a favor do governo imperial.

Art. 3°. Todas as machinas, plantas, carris, carros, vagões, carruagens, locomotivas, carvão, coque, madeiras ou outros materiaes quaesquer, usados nas construcções, nos transportes ou nas obras, que forem requisitados pelo empresario, deverão ficar isentos dos direitos de importação ou de qualquer outro onus, mas o governo terá a faculdade de exercer a necessaria inspecção sobre os artigos importados, sem todavia embarçar para esse fim o immediato desembarque dos mesmos, ou prejudicar a execução das obras.

Art. 4°. O empresario se obriga a não empregar escravos nas obras que estiverem sob sua immediata direcção, não podendo todavia vedar que individuos residentes no paiz e interessados nas obras hajam de empregar nellas seus escravos.

Art. 5°. Os individuos empregados pelo empresario nas obras do caminho de ferro ficarão isentos do recrutamento ou do serviço activo, se já pertencerem á guarda nacional. Os estrangeiros que forem empregados pelo empresario, participarão de todas as vantagens que são concedidas por lei aos colonos industriosos, e ficarão legalmente obrigados á execução de quaesquer contractos que com elles houver feito o empresario, e o governo fará cumprir esses contractos por todos os meios legitimos. Os nomes de todos esses individuos serão devidamente relacionados, sob a assignatura do empresario ou seu agente e essa relação será semestralmente entregue ao Governo.

Qualquer infracção das disposições referidas será punida com a multa de 28 a 100 £ imposta pela secção do Conselho de Estado da repartição dos negocios do Imperio.

Art. 6°. O empresario não embarçará, na construcção do caminho de ferro, o transitto publico nas estradas existentes, mais do que indispensavel seja para a execução das obras; e quando os trabalhos se concluirem, as estradas existentes não serão obstruidas pelo caminho de ferro senão quando o Governo julgar absolutamente necessario para segurança publica.

Art. 7°. Os terrenos exigidos para as obras do caminho de ferro serão devidamente cercados pelo empresario quando assim o exigirem os proprietarios das terras adjacentes, ou quando isso se julgar necessario para o fim das construcções do caminho de ferro e protecção dos passageiros.

Art. 8°. O caminho de ferro será em toda a sua extensão uma via singela com seis desvios (*lie-by-lines*) (1) e quatro gyradores (*turn-outs*) (2) e com todas as obras permanentes necessarias para o uso efficiente do transitto.

Todos os viaductos, pontes, boeiros, etc. terão a largura necessaria para um caminho de ferro em via singela, a menos que o go-

(1) Sliding, sliding-way.

(2) Turn-table, turn-plate, turn-rail.

verno exija que sejam construídos para uma via dobrada ou para o trânsito em uma estrada ordinaria adjacente ao caminho de ferro; o Govern. em ambos os casos pagará, tanto pelos trabalhos necessarios para a sua construção como por outro qualquer trabalho extraordinario, os preços marcados na tabella junta a esta especificação.

O caminho de ferro deve ser construído de modo que os dous carris distem entre si 5 pés e 3 pollegadas; e no caso de uma via dobrada, a separação entre os carris interiores nunca será menor de 5 pés de distancia um do outro. Em todos os tunneis e pontes sobre o caminho de ferro a largura entre os pilares não será menor de 14 pés. Se for abobadada, a altura vertical contada do nivel dos carris, ao ponto culminante do arco, não será menor de 14 pés, guardadas as distancias de 4 pés das paredes lateraes. Se, porém, for plana, essa distancia vertical não será menor de 15 pés em toda a sua abertura. Pontes, boeiros, etc., por baixo do caminho de ferro, devem ser construídos com uma largura não menor do que 14 pés entre as faces interiores dos parapeitos, sendo a via singela, e no caso de via dobrada não será essa largura menor do que 25 pés e 6 pollegadas.

Os atalhos para via singela não terão menos de 15 pés de largura no nivel dos carris, e no caso de via dobrada, será essa largura de 27 pés.

As cavas para via singela não terão menos de 15 pés de largura no nivel dos carris e para via dobrada essa largura não será menor de 32 pés. Os carris serão os communmente chamados — carris de Barlows — pesando 98 libras por cada jarda de comprimento.

Toda a extensão do caminho de ferro será alastrada até a profundidade de um pé. As pontes e as demais obras em toda a extensão do caminho de ferro serão construídas geralmente com os mais solidos e apropriados materiaes que for possível. Os declives serão aquellos que são geralmente considerados os mais economicos, tomando em consideração, tanto a construção como o serviço do caminho de ferro, e tal como se pratica na Inglaterra, a saber: — não excedendo a razão de um sobre 45. O raio de curvatura em qualquer ponto do desenvolvimento do caminho de ferro não será menor do que um quarto de milha.

O nivel das communicações transversaes será bem protegido, e as estradas solidamente construídas darão passagem de um lado para outro do caminho de ferro.

Uma estação temporaria será erigida no ponto indicado na planja, ao lado do norte da rua de S. Christovão, a qual não custará mais do que £ 7.000, contemplando nesta quantia o custo de um eixo e uma ponte de madeira.

A estação em Belém será construída com os mesmos materiaes e igualmente solida, assemelhando-se, quanto seja possível, aos desenhos apresentados ao empresario pela cavalheiro Macedo e não custará mais de £ 9.000.

Haverá quatro estações intermedias entre Belém e Rio de Janeiro, as quaes todas não custarão mais de £ 4.000.

As quantias acima mencionadas na importancia de £ 20.000 devem ser despendidas exclusivamente na construção do edificio e dependencias das estações e nenhuma das outras construções concernentes ao caminho de ferro poderá ser comprehendida na referida somma.

Se o Governo desejar, que a despeza das construcções concernentes ás estações seja inferior á orçada, uma deducção proporcional se fará das quantias que deve receber o empresario.

As locomotivas, carruagens, carros, etc., fornecidos pelo empresario deverão ser semelhantes aos de construcção praticamente approvada e accommodados ao clima, sendo a fórma determinada pelo Ministro Brasileiro em Londres.

O trem do caminho de ferro fornecido pelo empresario consistirá em 12 locomotivas, 8 carruagens de 1ª classe, 16 de 2ª e 16 de 3ª e mais um cento de carros destinados ao transporte de effectos e passageiros.

O empresario obriga-se a executar todas as obras do caminho de ferro e a fornecer todos os artigos necessarios para o seu complemento, tão conformemente quanto seja possivel aos desenhos que são apresentados ao Ministro Brasileiro, com esta especificação, a qual foi assignada pelas partes contractantes.

Art. 9º. Afim de facilitar a construcção das obras, e attendendo á insufficiencia dos meios de transitio e transporte, o empresario terá a faculdade de usar do caminho permanente e dos materiaes que o compõem, contanto que o serviço do caminho de ferro na parte aberta ao uso publico não seja por essa maneira embaraçado.

Art. 10. O empresario apresentará ou fará apresentar ao Governo no Rio de Janeiro, antes de começarem as obras, uma planta e uma secção longitudinal da linha inteira, ambas reduzidas á mesma escala horizontal, a saber: uma escala na razão de 20 cadeias por pollegada. A escala vertical da secção será 1:1200 da escala natural ou 100 pés por uma pollegada.

Os declives todavia indicados na secção mostrarão, quanto fór possivel, o nivel dos carris; mas não sendo praticavel no estado do paiz conhecer com certeza a natureza do terreno atravessado pela linha marcada na planta, o empresario terá a faculdade, no caso de desvio dessa linha ou em razão de circumstancias imprevistas, de alterar os declives como lhe fór conveniente, subordinando-se todavia neste objecto á condição prescripta no art. 8º.

Art. 11. A approvação dada pelo governo a quaesquer planos apresentados pelo empresario não o livrará de modo algum da responsabilidade quanto á efficiencia das obras. Não obstante, o empresario não será responsavel pelas consequencias de accidentes extraordinarios e imprevistas occorrencias, taes como inundações, furacões até então não conhecidos, como contingencias periodicas do clima, terremotos e irrupções vulcanicas; e os despojos occasionados por taes motivos ficarão a cargo do Governo.

Art. 12. O engenheiro do Governo apresentará objecções a qualquer parte da obra, que elle julgar mal feita durante o seu progresso e informará quando qualquer parte da linha estiver prompta para o uso publico, no espaço de oito dias decorridos depois de haver o empresario communicado a sua conclusão.

Art. 13. Se a 20 de junho proximo futuro se tiver provado a satisfação do Ministro Brasileiro em Londres que Mr. Edward Price tem gasto a somma de £ 20.000 no contracto e embarque de engenheiros, contra-mestres, trabalhadores, plantas e materiaes que têm de ser empregados na construcção das obras, Mr. Price receberá a somma de £ 20.000 do dito Ministro de Londres, e se em 20 de agosto proximo futuro estiverem preenchidas iguaes condições, o

Ministro Brasileiro pagará a Mr. Price uma segunda somma de £ 25.000.

Art. 14. O resto das quantias devidas ao empresario pela construcção do caminho de ferro será por elle recebido do Governo em 12 pagamentos bimensaes de £ 42.507 cada um; o primeiro destes será feito dous mezes depois de principiados os trabalhos.

Metade de cada pagamento será feito em Londres e a outra no Rio de Janeiro.

Mas o pagamento de qualquer dessas prestações será suspendido se se provar que o valor dos materiaes remettidos da Inglaterra e a obra feita estão pagos com excesso pelas prestações anteriores, e o pagamento regular será restabelecido logo que se ache coberto esse excesso e vice-versa; si em alguma occasião a obra feita avançar sobre o pagamento, o empresario receberá do Governo a quantia correspondente á obra adeantada, e as quantias devidas ao empresario lhe serão pagas em moeda real ou em notas do banco da Inglaterra.

Art. 15. Si o Governo por qualquer motivo deixar de pagar ao empresario no prazo determinado a quantia que lhe fór devida, este terá direito de receber do Governo um pagamento adicional equivalente a 3 % ao mez, até que seja embolsada a quantia devida.

Art. 16. As obras devem ser concluidas e o caminho prompto para o uso publico no prazo de dous annos e seis mezes, contados da data da assignatura deste contracto, a menos que o governo haja de causar alguma demora, ou embarace ao empresario na execução do contracto.

Art. 17. Por cada mez do calendario que fór a conclusão da obra demorada por falta do empresario, além do prazo de dous annos e seis mezes da data da assignatura do contracto, o empresario pagará ao Governo uma somma até £ 200.

Art. 18. Na assignatura deste contracto o empresario depositará nas mãos do ministro brasileiro uma caução no valor de £ 25.000, como garantia do cumprimento de seu contracto, recebendo elle o devido juizo dessa quantia.

Art. 19. O empresario garantirá a solidez das obras até um anno depois da sua conclusão. Si algumas obras da linha exigirem reparos durante este prazo, serão estes feitos á sua custa, si se provar que procederam de defeitos de construcção ou máo de obra, e para segurança desta circumstancia a caução depositada nas mãos do Ministro Brasileiro será ali conservada até a expiração do prazo em que se concluirem taes reparos.

Art. 20. O empresario poderá fazer trabalhar o caminho de ferro durante dous annos depois da sua conclusão, si o governo assim o desejar, fazendo elle os necessarios reparos, e entregando-o com o seu competente trem de serviço em perfeito estado, até a expiração do referido prazo, segundo os ajustes que se fizerem com o Governo a tal respeito.

Art. 21. Si o governo e o empresario discordarem em algum ponto sobre a estabilidade ou natureza das obras, sobre os materiaes empregados na construcção, ou sobre declives adoptados no desenvolvimento do caminho de ferro, será a decisão submettida a um ou tres arbitros escolhidos pelo governo e pelo empresario, os quaes serão reconhecidamente bons engenheiros, tendo cada um delles oc-

cupado já uma vez o lugar de presidente da instituição de engenheiros civis.

Art. 22. Si alguma outra discordancia suscitar-se sobre outro qualquer ponto entre o empresario e o governo, serão escolhidos por ambos, arbitros competentes para decidirem a questão, e a sua decisão será terminante e obrigatoria para ambas as partes.

Art. 23. Se o governo desejar fazer instruir praticamente alguns de seus engenheiros nas obras do caminho de ferro, o empresario lhes franqueará a admissão nas referidas obras, mediante apresentação de autorisação dada para esse fim pela autoridade competente.

E o chefe de engenheiros do governo será admittido ao exame de todas as obras na linha do caminho de ferro, afim de inspecionar a sua execução.

Art. 24. Dentro do prazo de um anno contado da assignatura deste contracto, o governo informará a Mr. Edward Price si é sua intenção continuar a linha do caminho de ferro contractado ou formar novas linhas, afim de que elle possa fazer os trabalhos preparatorios de conformidade com as condições que forem ajustadas entre o empresario e o governo a tal respeito.

Art. 25. O prazo deste contracto será contado do dia da assignatura do mesmo.

CLAUSULA SEGUNDA

O Governo terá a faculdade, em qualquer época, de transferir todos os seus direitos, bem como todos os seus deveres e responsabilidades, salvo no que diz respeito ao pagamento do empresario, a qualquer companhia que se forme no Rio de Janeiro ou em Londres, para o fim de levantar a somma necessaria para esta emissão. Mas esta clausula de modo algum nullificará a responsabilidade do governo quanto ao pagamento que tem de ser feito a Mr. Price.

No caso de formar o governo uma tal companhia, Mr. E. Price terá a faculdade de receber qualquer parte, contanto que seja menos de um terço dos pagamentos que lhe forem devidos, em acções daquela companhia ao par; mas nesse caso elle deverá declarar a sua intenção de receber taes acções em vez de outros pagamentos, quando o publico fór chamado a subscrever, e Mr. Price obriga-se a tomar acções em qualquer companhia que se forme, até a quantia de £ 20.000, que lhe serão dadas ao par, na época da emissão.

CLAUSULA TERCEIRA

Mr. Edward Price obriga-se, sujeito ás condições da especificação acima, salvo o que respeita aos pagamentos, a construir o mais perto possível da linha marcada na planta e de outra linha designada na secção apresentada ao Governo brasileiro, a extensão de um caminho de ferro que poderá ligar a estação provisoria do lado do norte da rua de São Christovão, marcado (A) na planta com o ponto marcado (C) perto daquela parte da cidade do Rio de Janeiro, chamado campo da Acclamação, juntamente com um ramal daquela extensão a um ponto da praia do Vallongo, mar-

cado (D) na planta, tão visinho quanto seja possível ao nível das estradas e ruas existentes; e construir uma estação terminal, que não custará mais de £ 20.000, e abater ou remover, se necessario fór, as obras concernentes á estação temporaria do norte da rua de S. Christovão e reconstruir as mesmas na nova estação no campo da Acclamação.

Tambem o empresario se obriga a construir para o prolongamento do caminho de ferro, através do braço do mar, uma ponte que terá a necessaria capacidade para dar passagem á agua, com as proporções da que actualmente existe, denominada ponte do Aterrado, e em pagamento de taes obras Mr. Price receberá do Governo brasileiro a quantia de £ 69.400 em duas prestações de £ 34.700 cada uma, sendo a primeira prestação paga quando a extensão da obra até o campo da Acclamação estiver concluida e a segunda quando ferem terminadas todas as obras ajustadas.

O cavalheiro Sergio Teixeira de Macedo convem, da parte do seu Governo, pagar a dita quantia de £ 69.400 nos termos acima indicados.

As partes contractantes obrigam-se a preencher immediatamente as condições estipuladas no presente contracto. — *Sergio Macedo.* — *Edward Price.*

TABELLA DOS PREÇOS DOS TRABALHOS EXTRAORDINARIOS DE ALVENARIA

Obras de pilares e abobadas á razão de £ 3 ..	por	jarda cubica
Quando a pedra é tirada e conduzida sem ser á		
custa do empresario. £ 2-10	»	»
Boeiros de pedra ou tijolo £ 2	»	»
Exgotos feitos de tijolo, não tendo mais de 5 pés		
abaixo da superficie £ 2	»	»
Obra de alvenaria commum, tal como se usa no		
Rio de Janeiro £ 1	»	»
Cantaria plana por pé cubico £ 0-7s-6 d.	»	»
Moldar por pé £ 0-1s-6 d.	»	»

ATERROS

Cavar e conduzir barro na distancia de uma milha por cada jarda cubica £ 0-2s-.

Cascalho de arca de Pesare £ 0-2s-4 d.

Pedra £ 0-5s-8 d.

A condução de meia milha sobre 3 para qualquer material dará direito ao pagamento de 8 d. por cada jarda cubica.

Lastramento por jarda cubica £ 0-5s-6 d.

Cercas por jarda £ 0-8s-.

Obras de madeira nas pontes, pés cubicos £ 0-4s-9 d.

Obras de ferro das pontes varia conforme o estado do mercado na época em que fór a obra executada, ou diga-se em geral por diversos, por tonelada £ 24. (Assignados) — *Macedo.* — *Edward Price.* — Conforme. — *Fausto Augusto de Aguiar.*

DECRETO N. 1598 --- DE 9 DE MAIO DE 1855

Ordena que a execução do contracto celebrado pelo Ministerio Brasileiro em Londres, para a factura de huma parte do caminho de ferro autorizado pelo decreto n. 641, de 26 de junho de 1852, seja commettida a huma Companhia organizada nesta Côrte.

Havendo o Ministro do Brasil em Londres contractado com Edward Price a construção, por conta do Thesouro Nacional, de parte do caminho de ferro, que pelo Decreto n. 641 de 26 de junho de 1852 o Governo foi autorizado a conceder a uma ou mais Companhias; e não devendo a despeza que se tem de fazer com a execução de referido contracto continuar a recahir sobre o Thesouro Nacional, Hei por bem ordenar:

1º. Que as concessões autorizadas pelo mencionado Decreto n. 641, sejam feitas directamente a uma Companhia organizada nesta Côrte, com o fim de as obter nos termos do contracto annexo.

2º. Que para a organização da dita Companhia sejam emittidas, desde já, sessenta mil acções de duzentos mil réis cada uma; ficando reservadas cento e trinta mil para serem emittidas pela mesma Companhia opportunamente, onde e como convier á execução do contracto.

3º. Que a distribuição das referidas sessenta mil acções seja commettida a uma Comissão de cinco Membros que acceite e organise a subscripção das ditas acções, de conformidade com as Instrucções que com este baixam, assignados pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio.

4º. Que pelo facto da subscripção se reputem approvados pelos accionistas subscriptores não só o contracto a celebrar com o Governo, cujo teor he publicado, mas tambem os Estatutos que devem reger a Companhia.

5º. Que a Directoria da Companhia, logo que for eleita, se reputé autorizada a assignar o referido contracto em fórma obrigatoria.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em nove de maio de mil oitocentos cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e de Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Instrucções a que se refere o decreto desta data

Art. 1º. A Comissão encarregada da distribuição das 60.000 acções da estrada de ferro de D. Pedro 2º, que devem ser emittidas para começo da execução da dita estrada, logo que fór nomeada, anunciará pelos jornaes, com a antecedencia de 20 dias, o lugar de sua reunião e o dia em que ha de começar a receber os pedidos de acções.

Art. 2º. Os pedidos serão feitos em carta fechada, assignada pela propria pessoa que pretender obter acções, ou por seu bastante procurador, e serão recebidos durante tres dias consecutivos desde as dez horas da manhã até ás duas da tarde.

Art. 3º. A Commissão fará intimar por carta ao Agente ou Agentes de Edward Price nesta Corte a abertura da subscrição das referidas acções, e exigirá que declarem por escripto, dentro do prazo aberto para a subscrição, se o dito Price pretende ou não receber em acções a terça parte do pagamento das sommas que lhe forem devidas pelo contracto celebrado em Londres em 9 de fevereiro do corrente anno, na fórma que lhe está garantida pela clausula 2ª.

Art. 4º. No caso de declaração affirmativa, a Commissão reservará até 8.297 acções para o dito Edward Price, que ficará obrigado a recebê-las ao par, e por conta da terça parte dos pagamentos que lhe forem devidos na fórma do dito contracto.

Art. 5º. No caso de declaração negativa a Commissão reservará todavia 889 acções equivalentes a £ 20.000, que Edward Price está obrigado a receber na época da sua emissão, nos termos do dito contracto.

Art. 6º. Feitas as reservas que forem devidas, e findos os tres dias marcados para o recebimento dos pedidos de acções, a Commissão examinará se os pedidos excedem ou não ao numero das acções, a distribuir.

Art. 7º. No caso de não excederem, attenderá a todos os pedidos, publicando logo a lista nominal dos subscriptores, e do numero de acções dadas.

Art. 8º. No caso de serem os pedidos superiores ao numero de acções a distribuir, a Commissão escolherá dentre os subscriptores aquelles que deverem ser preferidos, e poderá reduzir o numero das acções pedidas como julgar conveniente, comtanto que nenhum assignante possa ter mais de cem acções.

Art. 9º. Serão preferidos até a quinta parte das acções a distribuir os fazendeiros da Provincia do Rio de Janeiro, e no restante os capitalistas, os proprietarios, os negociantes e quaesquer outras pessoas que no juizo da Commissão pretendam as referidas acções, para as conservarem como renda.

Art. 10. A Commissão entender-se-ha com o Banco Rural para o recebimento da primeira chamada em conta corrente, e fará publicar pelos jornaes a lista dos subscriptores preferidos, com a declaração do numero de acções com que foram contemplados, intimará os ditos subscriptores para que dentro de 8 dias depositem no referido Banco dez por cento da importancia de suas acções, sob pena de serem as mesmas acções distribuidas a outros pretendentes.

Art. 11. O Thesoureiro do Banco dará recibo das sommas recolhidas com declaração do numero de acções a que correspondem.

Art. 12. Findo o recebimento, a Commissão convocará os accionistas para se reunirem em dia e lugar determinado, a fim de procederem á eleição da Directoria da Companhia da estrada de ferro de D. Pedro 2º, servindo neste acto de Presidente o da Commissão, e de Secretarios os outros Membros della.

Art. 13. Os accionistas no acto da votação apresentarão o recibo da quota paga por conta de suas acções, sem o que não serão admittidos a votar.

Os votos serão tomados e contados na fórma regulada nos Estatutos organisados pelo Governo, e que pelo facto da subscrição se entende approvados pelos accionistas, ficando salvo á Companhia o direito de propôr as modificações que se julguem convenientes.

Art. 14. Os ditos recibos não serão transferiveis, nem mesmo as acções depois de emittidas, enquanto não estiver realisada a segunda chamada.

Art. 15. Feita a eleição da Directoria, entender-se-ha ella com o Ministro do Imperio para a assignatura do contracto.

Palacio do Rio de Janeiro em 9 de maio de 1855. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 1599 — DE 9 DE MAIO DE 1855

Approva os Estatutos da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II

Attendendo ao disposto no § 10 do Art. 1º do Decreto n. 641 de 26 de junho de 1852: Hei por bem Autorisar a incorporação de uma Companhia para a construcção da estrada de ferro de que trata o referido Decreto, a qual se denominará — Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II — e se regerá pelos Estatutos que com este baixam assignados pelo Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em nove de maio de mil oitocentos cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Estatutos da Companhia da estrada de ferro de D. Pedro II

CAPITULO I

Da Companhia

Art. 1º. Fica creada uma Companhia ou Sociedade anonyma, que se denominará — Companhia da estrada de ferro de D. Pedro II — e que terá por fim fazer construir a dita estrada de ferro pela fórma e tempo marcado no respectivo Contracto com o Governo Imperial, e bem assim quaesquer ramificações que forem convenientes para chamarem a concorrência á linha principal.

Art. 2º. O Contracto para a construcção da referida estrada de ferro de D. Pedro II, tal qual fôr publicado, faz parte dos presentes Estatutos; e ambos entendem-se accetos e approvados por todos os que subscreverem acções da dita Companhia, e que em qualquer tempo foram dellas possuidores.

Art. 3º. A direcção geral da Companhia será nesta Córte e Cidade do Rio de Janeiro, poderá porém ter agencias em Londres e outras praças da Europa ou da America, em que convenha. Estas agencias serão munidas dos poderes que lhes forem conferidos pela direcção geral para o manejo de quaesquer operações financeiras da Companhia.

Art. 4º. A Companhia existirá de direito na data em que forem subscriptas as sessenta mil acções; que se não de distribuir nesta Córte. Sua duração será pelos noventa annos, que tem de durar o privilegio da estrada de ferro de D. Pedro II, salvo o caso de desapropriação na fórma do Contracto. Findo os noventa annos, contados na fórma do mesmo Contracto, a Companhia poderá vender a propriedade da estrada, que lhe fica garantida sem privilegio, e liquidar-se ou prorogar a sua duração por prazo determinado comovier e fór deliberado pela Assembléa Geral dos Accionistas.

CAPITULO II

Do Capital da Companhia, direitos e deveres dos Accionistas

Art. 5º. O capital da Companhia será de trinta e oito mil contos de réis, divididos em acções de duzentos mil réis cada uma, ou o seu equivalente em dinheiro esterlino, ao cambio de 27 pence por mil réis.

Art. 6º. Este capital poderá ser augmentado por votação da Assembléa Geral dos Accionistas, se o augmento fór necessario para a construcção de toda linha contractada. Qualquer augmento porém não gozará da garantia de juros.

Art. 7º. Serão desde já distribuidas nesta Córte sessenta mil acções. Dez por cento das ditas acções serão pagos immediatamente, na fórma das Instrucções do Governo. As outras chamadas serão feitas segundo as necessidades da Companhia, na razão do valor estimado das despezas que tiver de fazer com a secção da estrada já contractada, ou com outras que haja de contractar ou mandar construir.

A Directoria antes de fazer qualquer chamada deverá demonstrar ao Governo a necessidade della; e num prazo de 15 dias pelo menos será estabelecida para cada uma, e annuciado pelas folhas diarias de maior circulação.

Art. 8º. As cento e trinta mil acções que ficam por distribuir, e que completam o capital de trinta e oito mil contos, poderão ser emittidas no Imperio ou fóra delle, nos lugares em que a Companhia tiver agencias, se assim resolver a Directoria, com approvação do Governo.

Art. 9º. A emissão de taes acções não poderá effectuar-se senão quando, pelo progresso das obras da estrada contractada, se torne necessario maior capital do que o representado pelas acções distribuidas nesta Córte.

Art. 10. As referidas acções serão emittidas simultaneamente ou por paries.

Seu capital será realiado no todo no acto da emissão, ou por chamadas, conforme fór regulado pela Directoria, de accôrdo e com approvação do Governo.

Art. 11. Se pela baixa do juro no Imperio ou fóra delle as acções que houverem de ser emitidas poderem ser vendidas com premio, a quantia que assim se obtiver formará parte do capital da Companhia, e será descontada no capital dos trinta e oito mil contos que teem juros garantidos; salvo o caso de haver a Companhia despendido effectivamente, *bona fide*, na construcção das linhas principaes da estrada contractada, todo o dito capital e além delle quantia igual ou superior ao premio obtido. Se as despezas da Companhia excederem o capital fixado em menor somma do que a obtida pelo premio na venda das acções, será a Companhia indemnizada desse excesso pelo producto do dito premio, e o restante diminuido na importancia do capital fixado.

Art. 12. A falta de pontualidade na realisação das quotas chamadas nos prazos estabelecidos pela Directoria será punida com a exclusão do accionista impontual, que perderá em beneficio da Companhia as entradas anteriormente verificadas, salvos os casos justificados á satisfação da Directoria, que poderá mandar receber posteriormente as entradas impontuaes, exigindo nestes casos um juro pela mora nunca menor de 8 por cento durante o periodo em que occurra a impontualidade.

Fica entendido que a Directoria tem o direito pleno de declarar em commisso as acções sobre que occurra impontualidade, devendo publicar que ficam nullas e de nenhum effeito semelhantes acções, e effectuar a emissão de outras que as substituam.

Art. 13. As acções serão ao portador, podendo porém a direcção ou as agencias da Companhia declarar no verso o nome do possuidor, quando o exija.

Art. 14. A transferencia realisa-se por qualquer modo válido em direito, quer paterno, quer tambem estranho, nos lugares em que a Companhia tenha agencias. Emquanto porém não estiver recolhido o capital integral das acções emitidas, não poderá o accionista transferir o seu direito por simples transmissão com endosso.

Art. 15. Tanto no escriptorio da direcção da Companhia nesta Corte, como em cada Cidade onde a Companhia tenha agencia, haverá um registro nominal dos possuidores de acções nas respectivas localidades, sendo ali averbadas as transferencias por acto lançado em livro competente; isto emquanto não estiver realisado o valor das acções emitidas, e não pagas integralmente no acto da emissão.

Art. 16. Nenhuma dessas acções poderá ser transferida senão depois de realisadas duas prestações ou chamadas.

Art. 17. A taxa e mais despeza pela transferencia de uma acção não excederá em caso algum a mil réis, ou o seu equivalente em dinheiro esterlino. A Directoria regulará esta despeza.

Art. 18. No caso de extravio de uma ou mais acções da Companhia, a Directoria precedendo os competentes annuncios, e outras cautelas legais, que inutilisem completamente os titulos perdidos, as substituirá por outros, que serão entregues a quem de direito fór.

Art. 19. Cada acção é indivisivel em relação á Companhia, que não reconhece nenhuma subdivisão de uma só acção, devendo ser a mesma representada perante a Companhia por uma unica pessoa.

embora seja propriedade de diversos, competindo ao legítimo possuidor de cada acção os direitos e obrigações que lhe são inherentes.

Art. 20. Os credores ou herdeiros dos Accionistas não poderão sob pretexto algum embargar a propriedade, ou quaesquer objectos pertencentes á Companhia, sendo-lhes porém livre o direito que lhes competir sobre os titulos ou acções da Companhia que possuir qualquer accionista.

Art. 21. A direcção da Companhia nesta Córte e as agencias farão acompanhar de uma guia qualquer numero de acções que tenha de ser remettido para ser negociado em outro local onde haja agencias, ou vice-versa dessa localidade para esta Córte, afim de serem logo averbadas taes acções, e terem a devida circulação em qualquer das respectivas localidades, sob as garantias consignadas nestes Estatutos.

CAPITULO III

Da administração da Companhia

Art. 22. A direcção e gerencia dos negocios da Companhia estará a cargo e sob a responsabilidade de uma directoria composta de um Presidente e cinco Directores.

Art. 23. O Presidente será livremente nomeado e demittido pelo Governo Imperial, devendo com tudo ser accionista de cincoenta acções pelo menos. Os cinco Directores serão eleitos pela Assembléa Geral dos Accionistas, e de entre elles designará o Governo o Vice-Presidente.

Art. 24. Em regra, os Directores serão eleitos por cinco annos; os primeiros nomeados porém funcionarão pelo tempo que a sorte designar. Em cada reunião annual da Assembléa dos Accionistas se procederá á eleição de hum Director, designando a sorte os que devem ser substituidos nos primeiros quatro annos, e depois a antiguidade.

Os Directores que sahirem podem sempre ser re-eleitos. Para a eleição, exige-se maioria absoluta dos votos representados.

Art. 25. Os Directores deverão possuir pelo menos cem acções da Companhia, e enquanto exercerem este cargo taes acções não serão transferiveis, nem por qualquer fórma alienaveis. No caso de não serem satisfeitas pontualmente quaesquer das entradas exigidas relativamente a estas acções, cessa por esse simples facto de tor parte alguma na direcção da Companhia o Director impontual.

Art. 26. A Directoria não póde funcionar sem que estejam presentes tres Directores.

Art. 27. Nenhuma pessoa que exerça qualquer emprego de confiança da Companhia, ou seja interessado directa ou indirectamente em algum Contracto com ella, poderá ser Director: a acceitação de qualquer desses empregos, ou a aquisição de interesse em algum Contracto, importa a perda do lugar de Director.

Art. 28. A Directoria tem plenos poderes administrativos em relação a todos os negocios da Companhia, incluindo mesmo os poderes em causa propria, podendo delegar nas agencias a parte de taes poderes que julgar conveniente a bem dos interesses da Companhia, e revogar-os á sua vontade.

Art. 29. A Directoria, no exercicio dos plenos poderes que lhe são conferidos, deverá:

1º. Formular o Regulamento por que devem reger-se os Empregados da Companhia, bem como dispôr tudo quanto fôr de mister para a construcção e custeio da estrada e suas dependencias.

2º. Fazer os Contractos parciaes ou geraes, em referencia a qualquer secção para a promptificação da estrada de ferro e suas dependencias, precedendo orçamento da obra a realizar em qualquer caso, e procurando cumprir o mais exactamente que fôr possível o Contracto com o Governo Imperial.

3º. Fazer a aquisição de tudo quanto possa interessar á Empresa, incluindo bens moveis ou de raiz; bem como vendel-os, ou por qualquer fórma alienal-os, quanto convenha aos interesses da Companhia.

4º. Fazer com o Governo, com outras Companhias, ou com quaesquer terceiras pessoas, os contractos e arranjos que possa considerar uteis aos interesses da Companhia para pôr em actividade, e augmentar o trafico da linha ferrea.

5º. Nomear e demittir livremente todos os Empregados que julgar necesarios e desnecessarios ao bom desempenho dos trabalhos e encargos da Companhia, marcar-lhes os ordenados, e definir-lhes os respectivos deveres.

6º. Prescrever o methodo da escripturação da Companhia, e fiscalisar tudo quanto tiver referencia á mesma, para que seja conservada quanto fôr possível em dia, e com a maior clareza.

7º. Finalmente decidir todas questões, dirigir e regular todos os negocios da Companhia, com excepção dos actos reservados á Assembléa Geral, e constantemente no cumprimento dos deveres de todos os seus agentes e empregados.

Art. 30. A Directoria regulará o modo de suas decisões, e reunir-se-ha sempre que o exijão os interesses da Companhia. Em todo caso haverá reunião ordinaria da Directoria huma vez cada semana.

Art. 31. O voto da maioria decide as questões: no caso, porém, de empate, terá o Presidente tambem o voto de qualidade.

Art. 32. As actas serão registradas em livro competente, e assignadas pelo Presidente do dia.

Art. 33. O Contracto com o Governo Imperial será assignado por toda a Directoria, e os outros Contractos, que tiverem de ligar a Companhia, deverão ser assignados pelo Presidente da Directoria, ou por quem suas vezes fizer, salvos os actos praticados por delegação da Directoria, que o serão por quem estiver munido dos necesarios poderes.

Art. 34. No caso de fallecer ou demittir-se algum Director, a Directoria escolherá d'entre os accionistas que puderem ser votados para esse cargo, quem o deva substituir até a primeira reunião da Assembléa Geral dos accionistas, em que será eleito o mesmo ou outro individuo, que servirá pelo mesmo tempo que devêra servir o substituido.

Art. 35. A Directoria no Rio de Janeiro poderá nomear agentes financeiros da Companhia em Londres, ou em qualquer outra praça da Europa ou da America em que convenha, a quem delegará os poderes que fôr de mister conferir-lhes para representarem a direcção da Companhia nesses Paizes.

Art. 36. Nos logares onde houver agencias, e onde houver accionistas que representem 5 por cento das acções emitidas, reunir-se-hão os mesmos accionistas, logo que se dê essa hypothese, para nomearem huma Commissão de tres Membros, que se entenderá directamente com a agencia a respeito dos negocios da Companhia. Esta Commissão não vencerá estipendio algum, e reunir-se-ha, sempre que julgue conveniente, para representar sobre quaesquer assumptos que affectem os interesses dos accionistas locais, ou da Empresa em geral.

Art. 37. As agencias convocarão os accionistas residentes no Paiz em que ellas funcionarem, para lhes apresentar o relatorio da Directoria e o balanço geral da Companhia, que lhes serão remetidos opportunamente.

Art. 38. As gratificações dos Directores serão marcadas na primeira reunião da Assembléa Geral dos Accionistas, e alteradas segundo as circumstancias, logo depois da conclusão de cada secção da linha ferrea. A gratificação do Presidente corresponderá ao duplo da quantia que se arbitrar a cada Director.

CAPITULO IV

Da Assembléa geral dos Accionistas

Art. 39. A Assembléa Geral dos Accionistas se reunirá huma vez em cada semestre, para lhe ser presente o balanço das contas e o relatorio da Directoria. O balanço conterá huma demonstração fiel e detalhada do estado da Companhia, assim no que toca ao capital, como em referencia a todos os itens que o representem; o debito e credito da Companhia, a demonstração da conta de ganhos e perdas; e finalmente todas as explicações que possuão orientar os Accionistas.

Art. 40. O balanço será submettido a huma commissão especial, sempre que assim requeira qualquer Accionista. Poderá além disso algum Accionista examinar por si os livros da Companhia, quer no Rio de Janeiro, quer nas localidades em que haja agencias.

Art. 41. A Assembléa Geral será convocada pela Directoria por meio de annuncios nas folhas de maior circulação, feitas com antecedencia de 15 dias pelo menos.

Art. 42. A Assembléa Geral se julgará constituida estando presentes Accionistas que representem hum quinto das acções em circulação no Rio de Janeiro; quando porém deixem de comparecer Accionistas que representem esse numero de acções, a Directoria fará nova convocação com as mesmas formalidades da antecedente, e com a declaração de que qualquer numero de Accionistas presente constituirá a Assembléa Geral nessa segunda reunião; o que effectivamente terá lugar.

Art. 43. A Assembléa Geral será presidida pelo Presidente da Companhia ou por quem suas vezes fizer; os Directores formarão

a mesa da Assembléa Geral, servindo de Secretario o que fór designado pelo Presidente.

Art. 44. A Assembléa Geral, convocada e constituída regularmente, representa a totalidade dos Accionistas.

Art. 45. Os votos serão contados na razão de 1 por cinco accções até o numero de 20 votos, maximo que poderá representar hum Accionista por si, ou como procurador de outro.

Art. 46. Os Accionistas ausentes poderão ser representados por seus procuradores, que deverão ser tambem Accionistas da Companhia, para poderem votar na Assembléa Geral.

Art. 47. Os Accionistas para terem voto deverão ter seus nomes registrados no livro competente como taes trinta dias antes da convocação. Sendo permittida a transferencia das accções por simples transmissão depois de pago integralmente o capital das accções emitidas, só terão direito de votar os Accionistas que depositarem suas accções no escriptorio da Companhia quinze dias antes da reunião, entregando-se-lhes huma cautela de deposito.

Art. 48. Nenhum Accionista terá o voto como representante de accções cujas entradas não tenham sido feitas conforme forem exigidas.

Art. 49. A Assembléa Geral compete:

1º. Deliberar sobre qualquer proposta feita pela Directoria, ou por qualquer Accionista.

2º. Nomear hum ou mais Delegados especiaes para examinarem os Negocios da Companhia, sempre que o julgar conveniente.

3º. Escolher os Directores, na fórma do Art. 24.

4º. Autorisar a Directoria para contrahir empréstimos e fixar o modo e condições dos mesmos.

5º. Resolver, sobre proposta da Directoria, ou de algum Accionista acerca da continuação da linha ferrea além dos limites fixados nos contractos celebrados com o Governo, bem como a construção de ramacs, canaes, estradas ordinarias e explorações de minas.

6º. Resolver modificações nos presentes Estatutos.

7º. Deliberar sobre a renuncia da garantia de juros por parte do Governo.

8º. Decidir sobre o augmento do capital da Companhia além da quantia sobre que o Governo garante o maximo do juro.

9º. Resolver sobre a dissolução da Companhia, sua incorporação a outras, venda ou cessão de parte de sua linha.

Art. 50. As decisões em Assembléa Geral serão tomadas pela maioria de votos representados, porém, as decisões, de que tratam os §§ 5º, 6º, 7º, 8º e 9º do Artigo antecedente só poderão ser tomadas em Assembléa Geral, expressamente convocadas para semelhantes fins e por dous terços pelo menos dos votos representados.

Art. 51. A convocação da Assembléa Geral extraordinariamente será feita com as mesmas formalidades da ordinaria todas as vezes que a Directoria julgue conveniente a bem dos interesses da Companhia.

Art. 52. A Directoria convocará tambem huma Assembléa Geral

extraordinaria, quando lhe fôr requerida para hum fim designado por accionistas que representem huma decima parte do fundo social.

Art. 53. Nas reuniões extraordinarias não será permittida discussão sobre objecto algum estranho ao da convocação.

Art. 54. Todas as resoluções votadas em Assembléa Geral, de conformidade com os presentes estatutos e com o contracto que fôr celebrado com o Governo Imperial, ligarão a companhia collectiva e individualmente sem reserva e sem direito de appello.

CAPITULO V

Das juros das acções, dos lucros, dividendos e das taxas de transitio

Art. 55. Durante a construcção da linha ferrea os accionistas receberão juros á razão de 7 por cento ao anno do capital que forem desembolsando.

Art. 56. Promptificada a linha ferrea, no todo ou em parte, serão fixadas pela Companhia, de accôrdo com o Governo, as taxas do transitio. Se os lucros liquidos da Companhia não se elevarem a 7 por cento ao anno, será a differença preenchida pela garantia prestada pelo Governo Imperial e pela Provincia do Rio de Janeiro, na razão em que tocar a cada hum, de sorte que o dividendo aos accionistas nunca será inferior a 7 por cento ao anno.

Art. 57. Logo que os lucros liquidos excederem de 8 por cento ao anno, terá o Thesouro Nacional e provincial partilha na metade do excesso pela fórma designada no contracto.

Art. 58. Logo que os lucros liquidos da Companhia excederem de 12 por cento ao anno, as taxas sobre o transitio deverão ser modificadas pela Companhia, de accôrdo com o Governo, devendo começar qualquer diminuição no preço do transitio pelos generos destinados á alimentação publica; e em quanto ao preço das passagens, deve a diminuição começar pelos passageiros de 2ª classe.

Palacio do Rio de Janeiro, em 9 de Maio de 1855. — Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Contracto para a construcção, uso e custeio da estrada de ferro de D. Pedro II

Art. 1º. Sua Magestade o Imperador, em execução da Lei de 26 de Junho de 1852, concede á companhia que se organizar nesta Córte, em conformidade das Instrucções que baixarão com o decreto n. 1598 de 9 do corrente, privilegio exclusivo por espaço de 90 annos, a contar da data deste contracto, para construir, usar e custear uma estrada de ferro que se denominará de — D. Pedro II — debaixo das seguintes clausulas:

Art. 2º. A estrada de ferro partirá da cidade do Rio de Janeiro, no ponto que fôr definitivamente adoptado pelo Governo, passará pelos municipios da Córte e Iguassú, transporá a serra do mar no lugar mais conveniente, e no espaço que medeia entre a mesma serra e o rio Parahyba, dividir-se-ha em dous ramaes, hum dos quaes se dirigirá á povoação da Cachoeira na Provincia de São Paulo, e outro ao Porto Novo do Cunha nos limites da Provincia do Rio de Janeiro com a de Minas Geraes.

Art. 3º. Durante os 90 annos deste contracto não serão feitas pelo Governo concessões para construcção de estradas de ferro dentro de 5 leguas de 18 ao grão de cada lado da estrada de ferro que se construir em virtude deste contracto, excepto se a Companhia nisso concordar.

Art. 4º. A prohibição da clausula antecedente não impedirá a construcção de outras estradas de ferro, que, posto comecem do mesmo ponto, tenham todavia direcção differente, ás quaes será permittido approximar-se e até cruzar a linha da estrada de ferro deste contracto, contanto que dentro da zona privilegiada nenhuma outra companhia de estrada de ferro possa carregar ou descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem.

O Governo terá o direito de decidir se as estradas de ferro que tenham para o futuro de ser concedidas poderão usar da primeira ou das outras estações da linha deste contracto; se porém a Companhia julgar que tal uso he prejudicial a seus interesses, poderá recorrer ao juizo arbitral pela maneira estabelecida no Art. 54.

Art. 5º. Se o Governo julgar conveniente prolongar as duas linhas deste contracto além dos limites nelle marcados, ou construir outras novas, será a Companhia preferida para estas empresas em igualdade de condições a qualquer companhia ou pessoas que se proponham tomal-as, salvo o direito concedido para este mesmo fim á Companhia União e Industria.

Art. 6º. No caso do serem as empresas do artigo antecedente dadas a outra companhia, por ter ella offerecido melhores condições, a companhia da estrada de ferro de D. Pedro II não poderá oppor-se á junção das novas estradas e ramificações ás suas linhas.

Neste caso terá o Governo o direito de regular a policia do serviço e a taxa das tarifas que as novas linhas devem pagar á referida Companhia D. Pedro II.

Por seu lado esta Companhia adquirirá igual direito com igual onus ao uso das novas linhas que se vierem juntar á da sua estrada.

Nenhuma das companhias poderá receber passageiros e mercadorias nas linhas que lhes não pertencerem, salvo por mutuo consentimento, ficando somente estabelecido o direito de transitio. Quaesquer questões que possam susceitar-se a este respeito serão decididas por arbitros, pela fórma estabelecida no Art. 54.

Art. 7º. A Companhia terá o direito de construir ramificações de ferro, de madeira ou de qualquer material conveniente, assim como abrir canaes e estradas ordinarias para chamar concorrência á linha principal; não gosará porém por estas ramificações, canaes, etc., de privilegio algum, nem da garantia de juro. Os unicos favores que para este fim lhe são concedidos são os que vão marcados no art. 10.

Todas as despezas destas ramificações, quer no principio feitas para a sua construcção, quer posteriormente empregadas no seu custeio, devem ser lançadas em contas inteiramente distinctas das da estrada de ferro, que faz o objecto deste Contracto.

Art. 8º. A Companhia terá o direito de desapropriar, na fórma da respectiva Lei, os terrenos, edificios ou outros dominios particulares que possam ser necessarios para o leito da estrada de ferro, e para as suas estações, armazens e mais obras.

Na avaliação dos terrenos e propriedades que forem desapro-

priados, o augmento do valor produzido pela estrada de ferro não será levado em conta.

A Companhia não ficará sujeita á desapropriação de nenhuns dos terrenos que, segundo este contracto, tiver previamente desapropriado ou adquirido.

Art. 9º. O Governo concederá gratuitamente á Companhia, para os fins do artigo antecedente, as terras nacionaes devolutas, assim como as incluídas em sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

As desapropriações que se tornarem necessarias no territorio da Provincia do Rio de Janeiro serão reguladas pela respectiva Lei provincial.

Art. 10. O Governo tambem concederá gratuitamente á Companhia o uso das madeiras e outros materiaes existentes nas terras publicas de que ella possa precisar para a construcção da estrada de ferro; não terá porém a companhia o direito de vender ou dispor de taes madeiras ou materiaes sem o consentimento do Governo. Vinte por cento do producto bruto obtido pela venda destes objectos serão levados ao credito do capital. Os favores desta clausula estendem-se ás linhas transversaes, estradas ordinarias, canaes, etc., que possam ser construidos pela companhia.

Art. 11. Dentro do prazo marcado para conclusão das obras deste contracto, e dos dez annos subsequentes, os trilhos de ferro, machinas, materiaes para a construcção de depositos, de casas e de officinas, os instrumentos e quaequer objectos destinados para a sua construcção, serão isentos de direito de importação.

A mesma isenção será concedida aos wagons, locomotivas e outros materiaes necessarios para sua construcção. Todo o carvão de pedra e coke precisos para o serviço da estrada de ferro e suas officinas gozarão da mesma isenção pelo tempo de 33 annos. O gozo destes favores será sujeito a regulamentos fiscaes, que o Governo poderá estabelecer para prevenir abusos. Organizar-se-ha huma conta dos valores assim obtidos do Thesouro Nacional, que tenham de ser restituídos pela Companhia ao Governo nos casos adiante declarados.

Art. 12. He expressamente prohibido á companhia possuir ou empregar escravos nas obras que tem de fazer. Somente pessoas livres poderão ser empregadas nas obras, na conservação e reparo das estradas de ferro, e em todo o serviço a ellas concernente. Relativamente, porém, á 1ª secção da estrada de ferro guardar-se-ha o disposto no art. 4º do contracto celebrado em Londres aos 9 de Fevereiro do corrente anno com Edward Price.

Art. 13. Se as pessoas empregadas pela companhia na construcção, conservação e custeio da estrada de ferro forem nacionaes, ficarão isentas do recrutamento, assim como dispensadas do serviço activo da Guarda Nacional; se forem estrangeiras, gozarão de todas as vantagens que são por lei concedidas aos colonos uteis e industriosos.

Só os individuos cujos nomes estiverem incluídos em huma lista entregue semestralmente ao Governo, e devidamente authenticada pelo administrador ou agente da Companhia, serão isentos do serviço activo da Guarda Nacional e do recrutamento.

Passados os primeiros seis mezes, os individuos que não tiverem sido effectivamente empregados pela companhia durante tres mezes não poderão ser incluídos na referida lista.

Art. 14. Se a companhia fôr convencida de algum abuso voluntario das duas precedentes clausulas, tomará della conhecimento no prazo de num mez á secção do Conselho d'Estado dos Negocios do Imperio, e poderá impor-lhe huma multa até a quantia de dous contos de réis.

No caso de reincidencia a multa poderá ser triplicada.

Art. 15. A companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro um telegrapho electrico, que terá o numero de fios, machinas eapparelhos sufficientes para estar hum sempre prompto ao serviço do Governo. A indemnisação a pagar aos empregados da companhia pelo serviço prestado neste caso ao Governo será posteriormente fixada por este, de accôrdo com a Companhia.

Art. 16. O Governo garante á Companhia, durante o prazo de 33 annos, a contar da data em que fôr assignado este contracto, o juro de 5 por % ao anno, pagavel de 6 em 6 mezes nesta cidade sobre o capital gasto *bona fide* na estrada de ferro, até o maximo declarado no art. 18 § 6°.

He além disto garantido á mesma Companhia por igual numero de annos, e com iguaes condições, o juro de mais 2 por cento que a Provincia do Rio de Janeiro pela Lei Provincial n. 714 de 18 de Outubro de 1854 poz á disposição do Governo para a realisação da mesma estrada.

Este juro será pago pela Thesouraria da referida Provincia, e sómente debaixo da responsabilidade desta, sobre o capital que for effectivamente despendido com a construcção da estrada de ferro no municipio da Corte e na mesma Provincia, dentro dos seus limites com as de Minas Geraes e S. Paulo até o maximo declarado no § 6° do art. 18. O juro de 5 por cento por parte do Governo e o de 2 por cento por parte da Provincia do Rio de Janeiro correm desde o dia em que se verificar qualquer entrada de fundos ou chamada sobre a quantia que effectivamente entrar para o cofre da Companhia.

Esta com tudo não poderá fazer chamadas senão á proporção que os trabalhos da estrada o exigirem, e só depois de ter provado perante o Governo a sua necessidade.

Art. 17. Se a companhia em qualquer tempo julgar conveniente renunciar a garantia do juro, podel-a-ha fazer, indemnizando ao Governo geral e o da Provincia do Rio de Janeiro de quaesquer desembolsos que ambos tenham feito por conta da mesma garantia.

Neste caso cessão a ingerencia que o Governo tem sobre os negocios da companhia e a parte de lucros que lhe compete na conformidade do Art. 23; salvo porém o direito que lhe fica de regular a tarifa de transportes pelo art. 38, direito que subsistirá, hcm como o de manter a policia e segurança da estrada.

Art. 18. O capital da Companhia, que tem garantia de juro, compõe-se das seguintes verbas:

1°. O dinheiro despendido em levantar plantas e planos, em fazer orçamentos, annuncios, impressões de livros, mappas e gazetas, portes de cartas e despezas de viagens necessarias para principiarem os trabalhos.

2°. As sommas despendidas com quaesquer indemnisações devidas, com acquisições de terrenos, e indemnisações aos proprietarios, ou outros prejudicados, e com acção ou adquisição de todas as

obras permanentes e fixas necessarias a seu uso, como estações, armazens, laticios, depositos, officinas, casas de machinas, escriptorios, casas, reservatorios de agua, bombas, encanamentos, plataformas, viradores, passadeiras, ponteiros, signaes, linhas telegraphicas, e todas as outras cousas commummente consideraveis como constituindo e pertencendo ás obras permanentes de uma estrada de ferro.

Entrão tambem nesta verba todas as machinas de méra applicação e utilidade local, que sejam necessarias para os trabalhos de planos inclinados, como machinas fixas de qualquer fórma, calabres, lambores, waggons-freios, &c., &c.

3°. O custo da primeira e completa andaina de machinas, locomotivos, wagons, carretões para mercadorias na proporção de huma locomotiva para duas milhas inglezas, e de 1 wagon de primeira classe, 2 de segunda, e 2 de terceira, e 12 carretões para mercadorias ou gado para tres milhas, e o de todo o machinismo volante, que sempre se considera como formando parte do capital: a renovação, porém, augmento e reparo do machinismo volante serão considerados como despesas regulares, que deverão ser lançadas nas contas correntes annuaes da receita e despeza, e nunca adicionados ao capital.

4°. As despesas de administração durante os trabalhos de cada secção, e antes de sua abertura ao publico, não excedendo a 2 1/2 por cento do custo da mesma secção, serão tambem annexas ao capital; mas as que se fizerem depois da abertura da secção ao publico pertencerão á conta corrente annual da receita e despeza.

Nenhuma outra despeza, além das que ficão mencionadas, será considerada como parte do capital que tem garantia de juro.

5°. Outrosim nas contas annuaes ou semestraes de receita e despeza nenhum dispendio será contado senão o do custeio e conservação da estrada.

Se a companhia soffrer algum prejuizo por destruição de trabalhos emprehidos debaixo da sua propria responsabilidade, por perda das ramificações, canaes, minas ou outros trabalhos que não gozão da garantia de juro, por pagamento de multas, custas de arbitramento, ou por fallimento de pessoas que tenham transacções com a Companhia, taes prejuizos não serão contados, afim de se considerarem diminuidos os dividendos.

6°. Fica expressamente declarado que tanto a garantia do Governo como a da Provincia do Rio não se estende em hypothese alguma além da quantia de trinta e oito mil contos (38.000.000\$), descontando-se desta capital, quanto á referida Provincia, tudo quanto se despende na estrada de ferro fóra de seus limites, com as de Minas Geraes e de S. Paulo; de maneira que ella não venha a pagar o juro de 2 por cento senão sobre a quantia que fór realmente gasta na construcção da estrada de ferro no municipio da Côte, e dentro de seus limites com as mencionadas Provincias.

Art. 19. Não obstante o maximo do capital fixado no Artigo antecedente, se a somma que se despende, na construcção da estrada de ferro fór menor do que o dito maximo, os Governos Geral e Provincial não garantem seus respectivos juros senão sobre a quantia que fór realmente despendida.

Se em qualquer tempo as accões que houver de emitir a companhia forem vendidas acima do par, a quantia que se obtiver será

descontada no capital fixado, salvo o caso de haver a companhia despendido effectivamente *bona fide* na construcção da estrada contractada todo o dito capital e além delle quantia igual ou superior ao premio obtido. Se as despezas da companhia excederem ao capital fixado em menor somma do que a obtida pelo premio na venda das acções, será a companhia indemnizada desse excesso pelo producto do premio, e o restante será diminuido na importancia do capital fixado.

Art. 20. Se em qualquer tempo a companhia precisar de maior capital do que o maximo marcado no art. 18, podel-o-lha procurar por qualquer meio que julgue conveniente por sua conta e risco, e de baixo de sua unica garantia; salva a disposição do artigo precedente.

Art. 21. Tanto as despezas annuaes e semestraes, como as que constituem o capital que tem garantia de juro, deverão ser despezas realmente e *bona fide* feitas, devidamente provadas ao Governo, do modo e nas épocas que elle determinar. O Governo terá o direito de mandar fazer os exames que julgar necessarios para assegurar os meios mais adaptados e efficazes de levar a effecto a estrada de ferro e suas obras, com a maior economia, tanto na construcção como na administração e custeio.

Art. 22. Se em qualquer tempo, depois de completa e aberta toda a linha da estrada de ferro, seu andamento fôr interrompido por seis mezes em alguma secção, por qualquer causa que o Governo julgue que a companhia podia ter evitado, a garantia e pagamento do juro por toda a linha cessarão, e só recommearão quando a linha inteira fôr de novo posta em andamento.

Se antes da abertura de toda a linha alguma secção já aberta ao publico vier a fechar-se por qualquer causa que o Governo julgue que a companhia podia ter evitado, o juro que se pagar por essa secção cessará, e delle ficará exonerado o Governo, não só pelos seis mezes em que ella estiver fechada, como por cada hum dos seis mezes seguintes, em quanto ella assim continuar.

Art. 23. Quando os dividendos da companhia excederem a 8 por cento, o excesso de taes dividendos se dividirá igualmente entre o Governo e a companhia, sendo a parte destinada áquelle huma compensação pela responsabilidade a que se submete pela garantia de juro. Da parte que pertencer ao Governo será deduzida huma quota proporcional para a Provincia do Rio de Janeiro.

Esta divisão de interesses entre o Governo e a Companhia só terá lugar durante o tempo em que subsiste a garantia de juro.

Art. 24. Se a Companhia descobrir na linha de seu privilegio algumas minas de carvão, cal, ferro, chumbo, cobre, ouro, prata e quaesquer outros metaes, e se sobre ellas não houver algum direito previamente adquirido por alguém, deverá communical-o immediatamente ao Governo para que lhe sejam marcadas as datas de terras e estipuladas as condições de sua exploração.

Outrosim, se a companhia desejar obter alguma concessão ou compra de terras incultas para remunerar os operarios que empregar, ou para alguma empresa agricola, dirigir-se-ha ao Governo para obtel-as nos termos mais favoraveis permittidos por Lei ou Regulamentos do Governo.

Companhias separadas se formarão para o fim de explorar taes minas ou cultivar taes terras, a fim de que os interesses dos accio-

nistas da estrada de ferro e as contas dos dividendos sejam inteiramente distinctos dos que das empresas de mineração ou agricultura. Estas companhias pagarão os mesmos direitos que pagão os particulares.

Art. 25. A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transitio das estradas actuaes, e por outras que para o futuro venham a ser abertas para a conveniencia do publico.

He expressamente prohibido á Companhia impôr encargo, imposto ou taxa de qualquer natureza que seja pelo cruzamento de outra estrada ou caminho de qualquer qualidade, por baixo, por cima ou ao nivel da estrada deste contracto.

Nestes cruzamentos todas as obras necessarias serão construidas, conservadas e reparadas á custa da Companhia, salvo se a construcção de taes obras fôr exigida pelo Governo depois de concluida a estrada de ferro, porque neste caso as despezas com ellas feitas serão pagas pelo mesmo Governo.

Art. 26. No caso de precisar o Governo de parte das pontes, tunneis, aterrados ou outras obras da Companhia, de-verá declaral-o antes de contractadas as obras, para que possam ser feitas, de maneira que satisfaçam o fim que o mesmo Governo tiver em vista. Estas obras porém deverão ser combinadas de sorte que não embaracem o andamento da estrada de ferro. A companhia será plenamente indemnizada do que despende com ellas.

Art. 27. As malas do correio e seus guardas, assim como quaesquer quantias de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional, serão transportadas gratuitamente pelos carros da Companhia, porém ao cuidado e por conta e risco do Governo. As sommas assim remetidas serão selladas em caixas. Pelo transporte de todos os mais objectos pertencentes ao Governo pagará este 20 % menos do que pagar o publico por objectos semelhantes.

Art. 28. Para o serviço do correio uma divisão particular será feita em um dos waggons de passageiros de 2ª classe com espaço para tres homens e com as necessarias accomodações para recebêr malas e dispol-as de maneira que o serviço se facilite.

Se o Governo exigir para este serviço maior espaço do que um wagon que possa accomodar seis pessoas, a Companhia fornecer-o-lha mediante uma indemnisação por parte do Governo; no caso contrario o Governo empregará carros seus.

Nas estações ou perto dellas terá o Governo o direito de fazer as obras necessarias para o serviço da entrega das malas aos vehiculos ou pessoas que as tem de levar aos differentes lugares.

Deus passageiros em serviço do Governo terão tambem passagem gratis todos os dias nos wagons da classe correspondente á sua posição social, sendo a bagagem de cada um livre até o peso de tres arrobas, não comprehendidos os instrumentos necessarios para preenchimento de suas obrigações.

Art. 29. Se o Governo tiver de mandar tropas para alguma parte, e quizer utilizar-se da estrada de ferro, a companhia será obrigada a pôr immediatamente á sua disposição, por metade dos preços da tarifa estabelecida, todos os meios de transportes que possuir. Pôde o Governo, não obstante, empregar para este transporte vehiculos seus que forem apropriados ao serviço da estrada de ferro. Neste ultimo caso o Governo pagará a quarta parte da tarifa estabelecida.

Art. 30. A Companhia transportará gratuitamente em qualquer tempo e para qualquer direcção em wagons da 1ª classe as irmãs de caridade. Outrosim, nos primeiros cinco annos transportará também gratuitamente, da costa para o interior, e annualmente, mil e quinhentos colonos que tiverem concessões de terras e forem enviados por conta e ordem do Governo, sendo a Companhia avisada com antecedencia.

Art. 31. Os colonos que forem remettidos por conta dos particulares, afim de serem empregados no serviço da lavoura, e que se apresentarem munidos de uma guia da Repartição Geral das Terras Publicas, pagarão metade dos preços que forem fixados para os passageiros da 3ª classe.

Art. 32. A Companhia transportará os presos e seus respectivos guardas em carros pertencentes ao Governo, com a necessaria segurança. Receberá por este serviço a metade do preço pago pelo publico por carros de 2ª classe.

Não obstante esta disposição, a Companhia deverá ter pelo menos um carro proprio para a condução dos ditos presos, e os transportará pelo mencionado preço sempre que o requisitar a autoridade.

Art. 33. No fim dos 90 annos deste contracto cessa o privilegio concedido á Companhia; esta porém conservará a plenitude de seus direitos sobre a estrada de ferro e seus pertences, podendo usar della, e custeal-a como bem lhe approuver, salvo sempre o direito de desapropriação, que compete ao Governo pelo artigo seguinte.

Art. 34. Se o Governo julgar conveniente effectuar a desapropriação da estrada de ferro, com todas as suas ramificações, poderá-o ha fazer debaixo das seguintes condições:

1ª. A desapropriação não terá lugar antes de 30 annos depois da abertura de toda a linha, excepto por especial accôrdo entre o Governo e a Companhia.

Passado este periodo terá o Governo o direito de desapropriar-a em qualquer tempo que o julgue conveniente.

2ª. O preço da desapropriação será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos ultimos cinco annos.

3ª. A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos que dê igual rendimento.

Art. 35. Se depois de haver adquirido a propriedade da estrada de ferro e suas ramificações, decidir o Governo arrendar sua administração e exploração, em igualdade de condições será a Companhia preferida.

Art. 36. Durante o seu privilegio a Companhia receberá pelo transporte de passageiros e mercadorias o preço que fôr marcado pelo Governo, de accôrdo com ella, em uma tarifa que poderá ser revista na fórma do art. 38.

Na primeira tarifa que se fizer adoptar-se-hão as seguintes bases:

1ª. Para os generos de producção do paiz destinados á exportação, ta- como café, assucar, algodão, fumo, couros, e outros semelhantes, 20 réis por arroba em legua de tres mil braças; e para os de alimentação de consumo geral, ta- como feijão, milho, arroz, farinha, queijos, batatas, farinha de trigo, toucinho, carne, peixe

salgado, sal e outros considerados generos de primeira necessidade, 15 réis pelo mesmo peso e distancia.

2ª. Para os generos de importação não comprehendidos na classe antecedente o maximo do preço será de 30 réis pelo mesmo peso e distancia.

3ª. Poderão ser sujeitos a uma tarifa mais elevada do que a das bases 1ª e 2ª, quer sejam de exportação, quer de importação, os objectos que, em consequencia do seu grande volume, e pouco peso, são de desvantajosa condução, taes como mobilia, caixas com chapéus e cutros semelhantes, podendo nestes casos o preço do transporte elevar-se até o dobro do das respectivas classes.

4ª. Dependerão de uma tarifa ainda mais elevada do que a precedente os artigos de condução perigosa, taes como a polvora, e os de maior responsabilidade para a Companhia em consequencia de sua fragilidade, taes como pianos, louça, vidros, etc., ou os de grande valor e pequeno peso, taes como ouro, prata, joia, etc.

5ª. Haverá uma tarifa especial para os animaes vivos de qualquer natureza que sejam.

6ª. Haverá tambem uma tarifa especial para as madeiras e outros objectos de grande peso e dimensão.

7ª. O maximo de preço de transporte para os passageiros da 1ª classe será de 600 réis por legua de tres mil braças, para os da 2ª classe 400 réis, e para os da 3ª 200 réis.

8ª. A Companhia fará tres divisões de assentos ou lugares para os passageiros com as necessarias accomodações, e com a designação de 1ª, 2ª e 3ª classes de viajantes.

A fórma dos wagons adoptada em Inglaterra e nos Estados-Unidos será tomada como modelo, com as alterações que o clima e outras considerações o exigirem. Tudo quanto fôr relativo á bagagem e preços será regulado com a maior clareza e precisão.

Fixar-se-ha um preço proporcionalmente mais elevado para as viagens pequenas do que para as mais longas. Far-se-ha um abatimento nos preços para as pessoas que viajarem regularmente entre certos pontos.

9ª. Os colonos especiaes e extraordinarios para o serviço de particulares, assim como os wagons separados para familias, sociedades ou grupos de passageiros, serão sujeitos a differentes regras especiaes, as quaes, depois de fixadas, serão applicadas a todos.

10ª. As listas dos preços autorizados serão impressas e expostas em um lugar proeminente e accessivel de cada estação. As horas da partida e chegada de cada comboio serão declaradas nas ditas listas.

11ª. Os preços serão os mesmos para todos, exceptuando-se os privilegios concedidos neste contracto ao Governo para o serviço publico.

12ª. Estabelecer-se-hão diminuições e isenções de preços a favor das crianças menores de 12 annos e dos menores de 3.

13ª. Quando os dividendos da Companhia montarem a 10 por cento, o Governo terá o direito de exigir os comboios de meio preço para os passageiros da 3ª classe, como existem nas estradas de ferro inglezas, sob a denominação de comboios do Governo.

14ª. Para as mercadorias que tiverem de percorrer uma distancia de mais de 20 leguas pela estrada de ferro se reduzirá o preço

de transporte por cada legua que exceder deste numero á metade do preço fixado para as ditas 20 leguas.

15°. A velocidade dos comboios, a quantidade dos wagons das tres classes, quaesquer penas que se tiverem de impôr e as providencias necessarias afim de assegurar ao publico a regularidade do serviço por parte da Companhia, e a esta o pagamento das passagens e fretes a que tem direito, formarão o objecto de Regulamentos policiaes organisados pelo Governo, de accordo com a Companhia.

16°. A Companhia fornecerá ao Governo todos aquelles dados estatisticos que elle exigir do trafico que houver pela linha, das sommas recebidas por diversos titulos, das distancias percorridas, & c., & c.

Art. 37. Nenhuma despeza de armazenagem será exigida pela Companhia pelos objectos entregues nos seus depositos, por qualquer demora na expedição delles, que não tiver sido exigida por seu dono, seja qual fôr o motivo, ainda justificavel.

A Companhia não cobrará despeza alguma adicional por carregar ou descarregar, por armazenagem ou deposito dos objectos, se esta despeza não estiver expressamente mencionada na tabella dos preços de transporte. A Companhia será obrigada a transportar nos seus comboios todos os objectos que forem trazidos ás suas estações; e as regras para a ordem, de preferencia, se forem necessarias outras além da prioridade de sua entrega nas estações, serão estabelecidas com clareza na dita tabella, e serão as mesmas para todos, á excepção dos casos de preferencia a favor do Governo, a bem do serviço publico.

Art. 38. Quando os dividendos da Companhia tiverem sido maiores de 12 por cento em dois annos consecutivos, terá o Governo o direito de exigir della redução tal na tarifa dos transportes que faça entrar os referidos dividendos dentro do limite maximo de 12 por cento.

Se em qualquer tempo os dividendos forem menores de 7 por cento, poderão ser reformadas as tarifas, afim de se fazerem as alterações necessarias para se obterem maiores dividendos.

Art. 39. O Governo dará á Companhia, por intermedio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis, afim de que ella não encontre embaraço em receber o preço estabelecido na tabella dos transportes. Outrosim providenciará por meio de regulamentos especiaes sobre a segurança dos viajantes, e dos guardas e empregados que a Companhia tenha de estabelecer para velarem na observação de seus regulamentos, a manterem a policia da estrada de ferro.

Art. 40. He permittido á Companhia, para manter seus regulamentos, e conservar a ordem nas estações e na linha da estrada de ferro, ter á sua custa um certo e limitado numero de guardas, que podem andar armados; estes guardas porém ficarão sujeitos á inspecção das autoridades locais, e deverão ser cidadãos brasileiros.

Art. 41. Nos regulamentos que o Governo deve promulgar, em conformidade do § 14 do art. 1° da lei de 26 de junho de 1852, se estabelecerão regras policiaes para segurança da estrada de ferro, e seu custeio regular, afim de prevenir qualquer perigo que possa ser causado por estranhos, ou mesmo pela Companhia.

Nestes regulamentos o Governo imporá as penas e multas para

que está autorisado. E se estas forem julgadas insufficientes, solicitará maiores do Corpo do Legislativo.

Art. 42. A estrada de ferro será em toda a sua extensão de uma linha singela, o que não exclue o estabelecimento das linhas de esperar e desencontro, necessarias para seu effectivo serviço. Dever-se-ha todavia obter terreno sufficiente para as obras da uma linha dobrada para o tronco principal da estrada, que principia na cidade do Rio de Janeiro e vai até o ponto em que se divide em dous ramaes. Certas obras, como, por exemplo, pontes sobre grandes rios, viadutos, aterrados, etc., serão desde o principio consideradas com sufficiente largura para a linha dobrada, se fôr calculado que isto he mais economico em razão de vir a ser necessaria uma linha dobrada.

A largura da estrada entre um e outro trilho; a distancia entre as faces contiguas dos trilhos onde houver linha dobrada; a largura entre os peggões e pilares em todos os tunneis e pontes; o que diz respeito á construcção de aterrados, bociros, communicações subterraneas, córtes ou excavações; e bem assim tudo o que fôr concernente ao peso dos trilhos, e a maneira de serem assentados, e outras condições para segurança e perfeição das obras da estrada de ferro, serão designadas nos planos e plantas que tem de ser approvadas pelo Governo.

O terreno occupado pela estrada e suas obras será separado das terras adjacentes por meio de cercas feitas á custa da Companhia.

Durante o andamento da construcção da estrada todas as obras temporarias que possam ser exigidas, quer para conveniencia do publico, quer para a de individuos, cuja propriedade seja offendida, devem ser feitas á satisfação do Governo.

Haverá accommodações apropriadas, guardas-estradas; signaes, etc., em todos os pontos em que caminhos ordinarios atravessarem a estrada de ferro na sua superficie; e em regra geral nenhum caminho passará por cima ou por baixo da estrada de ferro senão quando dahi resultar maior economia do que se atravessasse a dita estrada na superficie.

Art. 43. A Companhia apresentará ao Governo, no prazo de 14 mezes da data da assignatura deste contracto, um plano e secção pelo centro da estrada (a principiar do ponto em que termina a secção contractada com Edward Price até as extremidades dos dous ramaes da estrada deste contracto), marcada sob a mesma base longitudinal, a saber 1:10,000. A escala vertical da secção será de 1:1,200. A largura do plano não será menor de 400 jardas de cada lado do centro da linha.

Tudo será acompanhado do orçamento do custo da linha, e das obras necessarias.

O Governo decidirá dentro de 75 dias se admittir ou não estes planos e orçamentos. Se os não admittir, e a Companhia sujeitar-se á sua decisão quanto á insufficiencia de seus planos, e não quizer apresentar outros que o satisfaçam, o Governo pagar-lhe-ha todas as despezas que ella tiver feito para obter taes planos, medições e orçamentos. Os planos, medições e orçamentos ficarão pertencendo ao Governo, e o contracto do prolongamento da estrada depois da 1ª secção será considerado nullo e de nenhum vigor em quaesquer dos seus effectos.

Se no fim dos 75 dias o Governo não tiver apresentado objec-

ção aos planos e orçamentos, serão estes considerados como approvados e admittidos, e a Companhia terá o direito de obrar como se tal approvação tivesse sido dada expressamente; tendo-se sempre em vista a disposição do art. 18 do § 6º.

Art. 44. Se a Companhia não quizer sujeitar-se á decisão do Governo quanto á insufficiencia de seus planos e orçamentos, recorrer-se-ha ao juizo arbitral, para este decidir o ponto da discordancia entre ambas as partes. Cada uma dellas nomeará para este fim um engenheiro.

Se os dous assim nomeados não concordarem, cada uma das partes nomeará mais um engenheiro, e dentre os dous aquelle que fór escolhido pela sorte decidirá a questão.

Este mesmo juiz arbitral servirá para os casos em que o Governo não ache adequadas e sufficientes as obras construídas pela Companhia, salvo quanto á 1ª secção, porque para essa regerá o juizo arbitral estabelecido pelo contracto celebrado em Londres com Edward Price.

Art. 45. Dentro do prazo de 8 mezes da data em que a approvação do Governo aos planos e orçamento referidos no art. 43 fór intimada á Companhia, ou da data em que findarem sem objecção por parte do Governo os 75 dias na outra hypothese do mesmo artigo, depositará ella nas mãos do Governo uma planta do terreno de toda a linha da estrada de ferro deste contracto, menos a primeira secção.

A largura desta planta será de 100 jardas de cada lado da linha central da estrada de ferro; e os viradores, suas posições e extensão, linhas de esperar e desencontro, estações, lugares de carga e descarga, etc., serão notados correctamente na planta, assim como uma secção pela linha central da estrada de ferro com secções transversaes a cada espaço de 100 pés, todas projectadas em uma escala de 1/3,000, e escala vertical de 1/600 sobre o mesmo plano horizontal, acompanhada de uma tabella das graduações e inclinações, e das cópias dos desenhos das obras que o Governo exigir.

Art. 46. Se dentro de dous mezes depois da entrega ao Governo da planta do artigo antecedente elle não apresentar objecções, a Companhia considerará approvados seus planos e procederá immediatamente á construcção das obras; porém não poderá desviar-se dos ditos planos sem permissão do Governo.

No caso de que o Governo opponha alguma objecção á planta e planos apresentados pela Companhia, decidir-se-ha a questão pela maneira estabelecida no art. 44.

Art. 47. Nem a approvação dada pelo Governo a quaesquer planos entregues ou indicados pela Companhia, nem a decisão dos arbitros no caso de discordancia entre o Governo e a Companhia, poderão em caso algum exonerar-a de sua responsabilidade quanto á insufficiencia de quaesquer das obras construídas conforme este contracto. Qualquer alteração que possa ser necessaria em alguma das obras depois de concluídas, será feita por conta da mesma Companhia, e seu custo não será considerado como parte do capital que tem garantia de juro. Se porém alguma reconstrucção ou reedificação for considerada pelo Governo ou pelos arbitros do art. 54 como tendo sido causada, não por insufficiencia da obra, mas por casos de força maior, como inundações, furacões, terremotos, que não podiam ser prevenidos pela Companhia a despeza feita em tal

caso com a reconstrução ou reedificação das obras damnificadas será adicionada ao capital garantido.

Art. 48. No caso de querer o Governo que alguns de seus engenheiros sejam instruídos no que he relativo á estrada de ferro, a Companhia lhes dará franca entrada em todas as obras da empresa.

Art. 49. Toda a linha da estrada de ferro que faz objecto deste contracto será dividida em quatro secções, as quaes serão classificadas, construídas e terminadas da maneira seguinte:

A 1ª secção da cidade do Rio de Janeiro até o ponto em que termina a parte da estrada contractada com Edward Price, será concluída no prazo estipulado no respectivo contracto.

A 2ª, do ponto em que termina a antecedente até aquelle em que se dividirem os ramaes, depois de transposta a serra do mar e alcançada a margem do rio Parahyba na direcção da Provincia de Minas Geraes, será concluída no prazo de tres annos contados do dia 9 de agosto de 1857 em diante.

A 3ª, do ponto em que termina a 2ª secção até o Porto Novo do Cunha, será concluída no prazo de 4 annos contados do dia 9 de agosto de 1860 em diante; devendo ser subdividida em duas partes iguaes, cada uma das quaes ficará concluída no espaço de 2 annos.

A 4ª, do ponto em que se dividirem os dous ramaes até a Cachoeira na Provincia de S. Paulo, onde o rio Parahyba começa a ser navegavel, será concluída no espaço de 6 annos, contados tambem de 9 de agosto de 1860 em diante. Esta secção será subdividida em 3 partes iguaes, cada uma das quaes se construirá no espaço de 2 annos.

Art. 50. Se qualquer das secções e cada uma de suas subdivisões não estiverem concluídas dentro dos prazos marcados no artigo antecedente, poderá a Companhia ser multada, quanto á 1ª secção, na quantia estipulada no contracto celebrado com Edward Price; e quanto ás outras e suas subdivisões, na somma de 10:000\$ a 20:000\$ por cada uma.

Novos prazos, que não excedam de uma terça parte dos primeiros, serão marcados pelo Governo; e se findo elles a secção ou secções não estiverem acabadas, a multa será elevada ao dobro, e assim por diante.

Os periodos marcados para a conclusão das secções não serão alterados em consequencia da demora occorrida em algumas dellas.

Art. 51. A Companhia póde perder seu privilegio, a garantia do juro, ou ser multada nos seguintes casos:

1º Se os planos referidos dos Arts. 43 e 45 não forem apresentados ao Governo no prazo marcado, a Companhia será multada na quantia de 4:000\$000.

Um novo prazo de não menos de 5 mezes será marcado, e se na expiração delle não forem os ditos planos apresentados, caducará este contracto, e a Companhia perderá o privilegio, e todos os favores que por elle lhe são concedidos.

2º. Se no fim de tres annos, contados da data deste contracto, a Companhia se declarar ou for declarada pelos arbitros do Art. 54 incapaz de realisar a empresa, por ter encontrado difficuldades em levantar o dinheiro necessario, em achar pessoas habilitadas para

contractarem e executarem as obras, ou por qualquer outra razão, perderá este privilegio, sem que lhe sejam restituídas as multas em que tiver incorrido.

3°. Se toda a linha não estiver acabada e aberta ao publico dentro do prazo marcado no Art. 49, será a Companhia multada na quantia de 30:000\$000.

Um novo prazo para conclusão dos trabalhos será marcado pelo Governo, em conformidade com a decisão dos arbitros do Art. 54, no caso de desintelligencia. Se no fim deste novo termo os trabalhos não estiverem acabados, perderá a Companhia o privilegio, isenções e favores que lhe garante este contracto.

4°. Se depois de toda a linha ter sido aberta ao publico a Companhia em qualquer tempo for declarada incapaz de continuar seus trabalhos, ou se os tiver parados por mais de 8 mezes consecutivos, ou se interromper a circulação por mais de 12 mezes, perderá seu privilegio.

Art. 52. Em todos os casos da caducidade de seu privilegio a Companhia conservará a plenitude de seus direitos sobre todas as obras que tiver feito e sobre a propriedade que houver adquirido; porém o valor de todas as terras publicas, madeiras ou outros materiaes que lhe tiverem sido gratuitamente cedidos pelo Governo, e tota de todos os direitos de importação não pagos, serão restituídos ao Governo; e este terá o direito, se o julgar conveniente, de desapropriar a linha e toda outra propriedade da Companhia, segundo a Lei de desapropriação da propriedade particular por utilidade publica.

Art. 53. Se a estrada de ferro e todos os seus pertences não se acharem em estado satisfactorio de conservação, o Governo ordenará á Companhia o cumprimento do seu dever. Havendo a este respeito divergencia entre o Governo e a Companhia, se decidirá a questão pela maneira prescripta no Art. 44.

Art. 54. Se alguma discordancia houver entre o Governo e a Companhia a respeito de seus direitos e deveres, e seus respectivos interesses, a questão será definitivamente decidida por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo Governo, outro pela Companhia, e o terceiro por accordo de ambas as partes. No caso de que não seja possível obter este accordo, o terceiro arbitro será nomeado da maneira seguinte: o Governo apresentará á Companhia tres nomes escolhidos dentre os Conselheiros d'Estado, e a Companhia proporá tres outros nomes; juntos estes seis nomes, um será escolhido por sorte, e designará o 3° arbitro.

Art. 55. Quando houver qualquer desintelligencia entre o Governo e a Companhia, para a decisão da qual seja necessario o juizo arbitral, qualquer das partes dará aviso á outra dessa necessidade e do nome do arbitro escolhido. Se dentro de 30 dias da data do aviso, a outra parte deixar de nomear o seu arbitro e de intimar sua nomeação á primeira, o ponto em questão será considerado como concedido e abandonado pela parte assim em falta.

Art. 56. Em todos os casos em que se tenha de recorrer ao juizo arbitral, a parte contra a qual os arbitros decidirem pagará todas as custas.

Nos casos em que possa ser duvidoso para que lado pende a decisão dos arbitros será deixado a estes o direito de decidir quem pagará as custas.

Art. 57. Se alguma alteração para o futuro vier a fazer-se na organização dos Ministerios ou no Conselho d'Estado, todos os direitos, faculdades e attribuições, ora pertencentes por este contracto ao Ministerio do Imperio e á respectiva secção do Conselho d'Estado, deverão pertencer ao Ministerio ou secção do mesmo conselho que fôr encarregado das obras publicas, estradas, campos, vias ferreas, etc.

Art. 58. Fica entendido que, no interesse do Governo, assim como no da Companhia, esta terá o direito, sujeito á approvação do Governo, de substituir qualquer modo de tracção ou impulso que possa ser inventado ou descoberto ás locomotivas actualmente empregadas, e que offereça ao menos iguaes vantagens de segurança, regularidade, velocidade e economia.

Art. 59. A Companhia na parte relativa á 1.^a secção da estrada de ferro contractada em Londres com Edward Price tomará a seu cargo, e sob sua immediata responsabilidade, todas as obrigações contrahidas pelo Governo por virtude do respectivo contracto, assim como lhe ficam pertencendo todos os direitos que pelo mesmo contracto competem ao Governo.

Art. 60. A Companhia fica obrigada a satisfazer todas as indemnisações de terrenos, e quaesquer outras que possam ser devidas, nos prazos e pela forma que fôr convenionada.

Art. 61. Deverá outrossim satisfazer ao Governo todas as sommas que este tiver despendido para realisação do contracto celebrado com Edward Price, assim como se obrigará por todas as multas estipuladas no mesmo contracto.

Art. 62. As penas de perda de privilegio e garantia de juro não poderão ser impostas senão por Decreto expedido em virtude de resolução de consulta da secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado.

Palacio do Rio de Janeiro em 10 de Maio de 1855. — *Lutz Padreiu do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 1602 — DE 14 DE MAIO DE 1855

Fixa provisoriamente o maximo do capital da Empresa da estrada de ferro da Bahia, contractada por Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto.

Havendo-me representado Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, concessionario da Estrada de Ferro da provincia da Bahia, sobre a necessidade de fixar-se provisoriamente o maximo do capital, sobre o qual deva ser garantido pelo Governo Imperial o juro de cinco por cento em virtude da condição 24.^a do decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, visto ser-lhe impraticavel formar sem essa fixação uma Companhia na Inglaterra, e obter a assignatura das accções constitutivas do seu capital; attendendo ás informações prestadas sobre este objecto, e conformando-me nesta parte com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 13 de abril proximo findo, hei por bem ordenar o seguinte:

Art. 1º. Fica provisoriamente fixado, para a garantia do juro de cinco por cento, em um milhão e oitocentas mil libras esterlinas o maximo do capital para a construcção das primeiras vinte leguas da estrada de ferro da provincia da Bahia, a que se refere o decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, e da qual é concessionario Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto.

Art. 2º. Não obstante a fixação do maximo do capital do artigo antecedente, se a somma, definitivamente despendida na construcção das referidas vinte leguas da estrada e seus pertences, fór menor do que a designada no dito artigo, o Governo não garantirá juro senão até essa quantia. Se porém a dita somma fór maior do que a fixada, de 1.800.000 libras esterlinas, neste caso o excesso não gosará da garantia de juro.

Art. 3º. A Companhia fica obrigada a apresentar á approvaçã) do Governo todas as plantas e orçamentos necessarios, com os convenientes esclarecimentos, antes de começar as obras.

Art. 4º. Fica revogado o decreto de 11 de março de 1854, e marcados á Companhia o prazo de um anno contado desta data, para a apresentação dos ditos planos e orçamentos, e para o começo dos trabalhos da construcção da estrada de ferro, e o de doze annos para a conclusão de toda a parte da mesma estrada comprehendida nas primeiras vinte leguas, sob as penas impostas na condição 5ª do decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, o qual continua em vigor, excepto na parte alterada por este decreto.

Art. 5º. A Companhia não poderá emittir acções, nem promessas de acções, enquanto seus estatutos não forem approvados pelo Governo.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, 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 quatorze de maio de mil oitocentos cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 1614 — DE 9 DE JUNHO DE 1855

Approva os estatutos da Companhia da estrada de ferro da Bahia, desde a capital da mesma provincia até o rio de S. Francisco

Tomando em consideração o que me representou Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, a quem fui servido conceder o privilegio da construcção da estrada de ferro que, partindo de qualquer ponto proximo á capital da provincia da Bahia, vá terminar na villa do Joazeiro ou em outro lugar da margem direita do rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente, por meio de uma Companhia, pedindo-me a approvação dos estatutos para a mesma Companhia: Hei por bem approvar os referidos estatutos, que com este baixam assignados por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da

Imperio, que assim e tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em nove de junho de mil oitocentos cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica da Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Estatutos da Companhia da estrada de ferro da provincia da Bahia, a que se refere o decreto desta data

CAPITULO I

DA COMPANHIA

Art. 1º. Fica creada uma Companhia ou Sociedade anonyma, que se denominará da Estrada de Ferro da Bahia até o rio de S. Francisco —, com o fim de construir uma estrada de ferro, que deverá partir de qualquer ponto proximo da capital da referida provincia até á villa do Jazeiro, ou outro lugar que se julgar mais conveniente da margem direita daquelle rio, com as condições e pelo modo mareado nos decretos ns. 1299 de 19 de dezembro de 1853, e n. 1602 de 14 de maio deste anno, e concessão addicional outorgada pelo Governo provincial da Bahia, sob sua unica responsabilidade, a 16 de maio de 1854, em virtude da lei provincial n. 500 de 15 de maio de 1854.

Art. 2º. O contracto celebrado em virtude do mencionado decreto de 19 de dezembro com Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, e a convenção provincial de 16 de maio de 1854, bem como as disposições do decreto n. 1602 de 14 de maio deste anno, fazem parte destes estatutos, e entendem-se approvados e aceitos por todos os que subscreverem accões da dita Companhia, e em qualquer tempo farem dellas possuidores, passando todos os direitos, concessões e onus provenientes dos referidos actos para a Companhia a que se referem estes estatutos.

Art. 3º. A direcção geral da Companhia será na cidade de Londres; poderá, porém, ter agencias no Rio de Janeiro, Bahia e quaesquer pontos do Imperio que lhe pareçam convenientes para o manejo de quaesquer operações financeiras da Companhia.

Art. 4º. A organização definitiva da Companhia terá lugar desde a data da primeira reunião dos accionistas em Londres depois da approvação destes estatutos pelo Governo Imperial; esta reunião deverá ser communicada ao Ministro do Brazil em Londres. Sua duração será pelos noventa annos, que tem de durar o privilegio da estrada de ferro da Bahia ao rio de S. Francisco, salvo o caso de resgate na fórma do contracto.

Fim de os noventa annos mencionados, a Companhia poderá vender a propriedade da estrada, que lhe fica garantida sem privilegio, e liquidar-se ou prorogar a sua duração por prazo determinado, como convier, e fôr deliberado pela assemblea geral dos accionistas.

CAPITULO II

DO CAPITAL DA COMPANHIA, E DOS DIREITOS E DEVERES DOS ACCIONISTAS

Art. 5º. O capital da Companhia, provisoriamente fixado para garantia do juro em 1.800.000 libras para as primeiras vinte leguas de estrada de ferro, será definitivamente marcado para a mesma garantia, segundo o que se reconhecer ter sido effectivamente despendido até aquella somma na construcção das ditas primeiras vinte leguas; ficando entendido que não poderá ser emitida mais do que a somma de doze mil contos de réis, ou toda em acções, ou parte em acções e parte em obrigações, até que a dita somma seja effectivamente despendida. Quer os possuidores de acções, quer os de obrigações não respondem por mais do que pelo total dellas.

Art. 6º. O capital da Companhia poderá ser elevado por votação de uma assembléa geral extraordinaria dos accionistas, segundo as necessidades da Companhia, mediante emissão de novas acções, titulos ou obrigações, assim como o modo e condições, com que devem ser feitos os pagamentos.

Qualquer elevação, porém, do capital não gosará da garantia de juros em tempo algum, e a qualquer titulo que seja.

Art. 7º. A junta dos directores determinará a quantia de deposito que deve ser paga de cada acção; fixará tambem o tempo e quantias de cada successiva chamada, attendendo sempre ao pagamento dos respectivos juros, e ás exigencias da Companhia.

As chamadas deverão ser feitas por annuncios com antecipaçaõ nunca menor de um mez, publicados por duas vezes differentes, pelo menos, em duas folhas diarias de Londres, e nas folhas officiaes da Bahia e do Rio de Janeiro, e igualmente em uma folha de cada uma destas duas cidades do Brazil.

Art. 8º. Se as chamadas não forem satisfeitas dentro de 28 dias depois do termo fixado, a junta dos directores poderá ou declarar privados de todos os seus direitos na Companhia os accionistas que se acharem em falta, ou fazer realisar o pagamento das acções pelos meios legaes; e neste caso deverá o accionista remisso, além do principal, pagar juro na razão de cinco por cento ao anno.

A perda de taes acções será a consequencia immediata da decisão da junta dos directores, inserta no registro de suas actas, de pleno direito, e sem necessidade de outra alguma formalidade.

A quantia paga sobre as acções, assim perdidas, tornar-se-ha propriedade absoluta da Companhia pelo mero facto da declaração da junta:

E as mesmas acções ficarão nullas e de nenhum effeito nas mãos dos que a tiverem, e poderão ser substituidas por novas acções emitidas pela junta dos directores.

Art. 9º. As acções serão ao portador ou á pessoa nomeada especialmente, conforme o desejo dos accionistas; podendo a todo tempo converter-se as acções ao portador em acções á pessoa nomeada, ou vice-versa.

Art. 10. Nenhuma acção será transferivel antes do deposito, e de ter sido satisfeita a primeira chamada. Então, e só então, será ella transferivel por documento registrado nos livros da Companhia, se designar nome, ou por simples ajuste entre partes, se fór ao portador.

Art. 11. A junta dos directores estabelecerá o modo, as condições e emolumentos das transferencias, e da conversão das acções á pessoa nomeada em acções ao portador, e vice-versa, não podendo exceder taes emolumentos á quantia de dous schillings e seis pence.

Art. 12. No caso de extravio ou perda de uma ou mais acções da Companhia, a junta dos directores, precedendo os competentes annuncios e outras cautelas legais, que inutilisem completamente os titulos perdidos, as substituirá por outras, que serão entregues a quem de direito fór.

Art. 13. Cada acção é indivisivel em relação á Companhia, que não reconhecerá nenhuma subdivisão de uma só acção, devendo ser a mesma representada perante a Companhia por uma unica pessoa, embora seja propriedade de diversas, competindo ao legitimo representante de cada acção os direitos e obrigações que lhe são inherentes.

Art. 14. Os credores ou herdeiros dos accionistas, ou possuidores de obrigações, não poderão sob pretexto algum fazer embargar a propriedade ou quaesquer objectos da Companhia, nem intertrometer-se por maneira alguma na sua administração, devendo limitar o exercicio dos seus direitos ao conhecimento das entradas nos livros da Companhia e das actas das juntas dos directores.

Art. 15. Cada acção dá direito a um juro proporcional nos lucros da Companhia, e conserva sempre seus direitos e obrigações, qualquer que seja a pessoa a cujas mãos tenha passado.

CAPITULO III

DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Art. 16. A Companhia será administrada por uma junta de directores residentes em Londres, composta de cinco a sete directores, os quaes na primeira organização serão escolhidos pelo conselheiro, ou por pessoa por elle autorizada dentre os accionistas mais importantes pelo numero de acções que possuirem.

Art. 17. Estes directores, ou, no caso de sua resignação, os que forem nomeados em seu lugar pelo directores restantes, permanecerão no exercicio daquelles cargos pelos primeiros tres annos, contados da data da incorporação da Companhia. Findo esse prazo, na primeira reunião ordinaria dos accionistas, se procederá por meio da sorte á designação de dous dos directores que devem deixar vagos os seus logares, e proceder-se-ha á nova nomeação, de quem os deva substituir, podendo todavia ser reeleitos os exonerados pela sorte.

Art. 18. O mesmo processo terá logar todos os annos a respeito dos primeiros directores restantes, e quando todos elles tiverem sido exonerados pela sorte, ou reeleitos, a sahida annual dos directores continuará a se fazer pela ordem da sua antiguidade no cargo, podendo sempre ser reeleitos os que por este artigo devem sahir.

Art. 19. Os directores devem possuir cada um com acções pelo menos, que ficarão sob a guarda da Companhia, e não poderão ser transferidas enquanto elles fizerem parte da directoria, devendo nolar-se isso mesmo nos titulos das acções.

No caso de que os pagamentos ou entradas devidas sobre essas acções assim depositadas não sejam satisfeitos dentro do prazo de vinte e cinco dias, o dono de taes acções perderá o logar de director pela simples verificação de não pagamento feito pela junta dos directores.

Art. 20. Os vencimentos dos directores, incluindo o director brasileiro, a que se refere o decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, não excederão, até a conclusão das primeiras vinte leguas da estrada de ferro, a tres mil libras esterlinas por anno, repartidas entre seus membros, como a directoria aprovar.

Art. 21. O Ministro brasileiro em Londres, quando não puder comparecer ás sessões da directoria e trabalhos de suas commissões, para que deve ser convidado na conformidade da condição 22ª do decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, poderá nomear quem faça suas vezes, comtanto que a nomeação recaia em pessoa que tenha as qualidades necessarias para ser director ordinario.

Art. 22. A junta não poderá deliberar sem a presença de tres de seus membros.

A junta elegerá dentre os seus membros um presidente e um vice-presidente.

Depois de cada nomeação annual de directores para o seguinte anno, na sua primeira reunião, a junta fará novas eleições para aquelles cargos.

Art. 23. Nenhuma pessoa, que exerça cargo ou emprego de confiança da Companhia, ou que for directa ou indirectamente interessada em qualquer contracto com a Companhia, poderá ser director. A acceitação dos ditos cargos ou empregos, ou a aquisição de interesse em taes contractos importam a perda do logar de director.

Art. 24. A junta dos directores tem plenos poderes administrativos em relação a todos os negocios da Companhia, incluindo mesmo todos os poderes de procurador em causa propria, podendo delegar a parte de taes poderes que julgar conveniente a bem dos interesses da Companhia, e revogar-os á sua vontade, principalmente pelo que diz respeito aos negocios e trabalhos que se tem de fazer na Bahia, e á administração de seus interesses naquella provincia, devendo os delegados observar as condições e restricções que a referida junta lhes determinar.

Art. 25. A junta, no exercicio dos plenos poderes que lhe são confiados, deverá:

1º. Celebrar contractos geracs ou parciaes, quer para a construção e serviço da estrada de ferro, quer para o fornecimento de fundos necessarios para se porem em actividade os trabalhos, quer seja por uma quantia redonda, quer pelas orçadas por miudo;

2º. Fazer e realisar quaesquer ajustes, contractos ou convenções para fornecimento de materiaes, compra de terrenos e de propriedade immovel de qualquer natureza, aquisição de instrumentos, machinas, trem, etc.

3º. Fazer com o Governo, com outras Companhias, estabelecimentos ou terceiras pessoas, os contractos e arranjos que possa considerar uteis aos interesses da Companhia, para pôr em actividade e augmentar o trafego da linha ferrea.

4º. Nomear e demittir livremente todos os empregados que

julgar necessários e desnecessários ao bom desempenho dos trabalhos e encargos da Companhia, marcar-lhes os ordenados, e definir-lhes os respectivos deveres.

5°. Preservar o methodo da escripturação da Companhia, fiscalisar tudo quanto tiver referencia á mesma, para que seja conservada quanto fôr possível em dia, e com a maior clareza.

6°. Contractar, precedendo decisão da assemblea geral, os empréstimos que julgar vantajosos para o interesse da Companhia, até a importancia da totalidade das prestações que na occasião ainda se houverem de receber.

7°. Determinar o emprego de fundos disponiveis.

8°. Effectuar a transferencia da propriedade movel ou imovel que se tenha tornado inutil para os fins da Companhia.

9°. Finalmente decidir todas as questões, e regular todos os negocios da Companhia, com excepção dos actos reservados á assemblea geral; representar a Companhia, e obrar em seu nome e velar constantemente no cumprimento dos deveres de todos os seus agentes e empregados.

Art. 26. O voto da maioria decide as questões. No caso, porém, de empate terá o presidente tambem o de qualidade.

Art. 27. A junta regulará a ordem, o logar e o modo de suas decisões, e reunir-se-ha sempre que o exijam os interesses da Companhia.

Art. 28. As actas das sessões da junta serão registradas em um livro competente, e assignadas pelo presidente do dia.

Art. 29. Os contractos e ajustes de natureza obrigatoria para a Companhia deverão ser assignados pelo presidente, ou em seu impedimento pelo vice-presidente, ou por dous membros da junta, no impedimento de ambos, salvo os actos praticados por delegação da junta, que o serão por quem estiver munido dos necessários poderes.

Art. 30. No caso de fallecer ou demittir-se algum director, a junta escolherá dentre os accionistas, que puderem ser votados para esse cargo, quem o deya substituir.

Se isso acontecer durante os tres primeiros annos, o novo director ficará na mesma posição do substituido até o fim dos tres annos; mas se acontecer depois de findo esse prazo, ficará o novo director sujeito á eleição dos accionistas na primeira reunião ordinaria.

Art. 31. Os accionistas na sua primeira reunião geral ordinaria elegerão dous fiscaes, um dos quaes deverá ser substituido na primeira reunião geral de cada anno, quando os accionistas elegerem um novo fiscal, podendo ser reeleito o que acabou o seu tempo.

Art. 32. Os fiscaes terão pleno poder para a todo tempo examinar todas as contas, livros de escriptorio, e despezas da Companhia, para vigiar que os seus livros estejam devidamente escriptos, para fiscalisar a despeza, e para se manterem constantemente informados dos negocios da Companhia.

Art. 33. A junta nomeará um superintendente, e fixará seus vencimentos na Bahia, para ali administrar os negocios da Com-

panhia, representar a junta, e corresponder-se directamente com o Governo Imperial.

Este superintendente poderá a todo tempo ser demittido pela junta, e deverá obedecer e executar as ordens e instrucções da mesma junta.

Remetterá de seis em seis mezes um relatório á directoria do estado das obras e de todas as occurrencias que disserem respeito á Companhia.

Communicará com as autoridades locais para remover qualquer difficuldade, e para solicitar a sua cooperação e intervenção quando fôr necessario para facilitar os trabalhos da Companhia.

Facilitará aos contractantes estrangeiros o ajuste de trabalhadores nacionaes, e os meios de supprimento dos materiaes necessarios.

Prestará caução sufficiente, a juizo da directoria, pelos dinheiros que por ventura possam estar á sua disposição por conta da Companhia.

Finalmente notificará os accionistas residentes no Brazil na devida fórma pelos jornaes publicos, quando e como devam ser pagas as prestações de suas acções.

Art. 34. O superintendente não contrahirá obrigação pessoal alguma pelas convenções que celebrar, em virtude do seu cargo, por conta da Companhia.

Art. 35. Todos os dinheiros da Companhia arrecadados no Brazil serão nos prazos de tempo marcados pela junta, segundo a conveniencia e segurança da Companhia, depositados nos cofres da thesouraria da Bahia, ou em um banco, ou estabelecimento de credito que se julgar offerecer toda a segurança.

Art. 36. Os accionistas residentes no Brazil terão uma reunião ordinaria na Bahia todos os annos, para o fim de elegerem dentre aquelles que possuirem vinte acções uma commissão de tres membros que será chamada — commissão brasileira.

Esta commissão se reunirá todas as vezes que lhe parecer necessario, e averiguará se os negocios e interesses da Companhia são bem administrados.

Requisitará qualquer informação sobre esses negocios do superintendente, o qual será obrigado a prestal-a.

Lembrará ao mesmo superintendente qualquer idéa ou plano para augmentar o rendimento e interesses da Companhia, ou para reduzir a despeza.

Examinará se os livros estão regularmente escriptos, as contas em boa ordem, e se os empregados da Companhia são pontuaes, e fieis na execução de seus deveres.

Corresponder-se-ha com a junta em Londres, e lhe dará qualquer informação que julgar necessaria sobre aquelles objectos; porém as suas communicações ordinarias deverão ser feitas por intermedio do superintendente.

Art. 37. O superintendente poderá consultar a commissão brasileira quando o julgar necessario, e principalmente quando elle tiver de suggerir á junta qualquer plano relativo á continuação da via ferrea, construcção da ramificação da linha, canaes, explorações de minas, colonisação, ou qualquer outro plano tendente a augmentar o interesse da Companhia.

A opinião da commissão será transmittida á junta para sua intelligencia.

Art. 38. Os accionistas residentes no Brazil elegerão tambem um fiscal para executar na Bahia os mesmos deveres, e gosar dos mesmos direitos dos accionistas de Londres.

Art. 39. Até ficarem completamente feitas as obras da estrada ferrea, os vencimentos dos directores e dos membros da comissão brasileira formarão parte da somma consignada para despezas de administração.

Art. 40. Além dos fiscaes, de que tratam os artigos precedentes, cada accionista terá o direito de examinar os livros da Companhia, tanto na Bahia como em Londres, nos escriptorios da Companhia e na presença dos respectivos empregados.

CAPITULO IV

DAS ASSEMBLÉAS GERAES

Art. 41. A assembléa geral dos accionistas se reunirá duas vezes por anno nos mezes de abril e outubro para lhe ser presente o balanço das contas e o relatório da junta.

Para esse fim dar-se-ha balanço quarenta dias antes de cada assembléa geral ordinaria, extrahir-se-ha uma conta exacta e fiel, demonstrativa do capital, créditos e bens pertencentes á Companhia, dos seus debitos, lucros ou perdas que tenham occorrido no decurso do semestre.

Este balanço e as contas semestraes serão submettidos aos fiscaes vinte e um dias antes da reunião da assembléa, afim de que sejam por elles examinados.

A folha do balanço e as contas, assim examinadas, serão assignadas pelo presidente ou vice-presidente, e por um, ao menos, dos tres fiscaes, e circularão entre os accionistas sete dias antes daquella reunião. A approvação da folha do balanço e contas constituirá a completa equitação da junta.

Depois de approvada a conta corrente ou a folha do balanço, remetter-se-ha uma cópia ao Governo do Brazil e outra ao presidente da provincia da Bahia.

Art. 42. O balanço e contas serão remettidos a uma comissão especial sempre que assim o resolva a assembléa geral sobre requerimento de qualquer accionista.

Art. 43. A assembléa geral será convocada pela junta por meio de annuncios publicos, insertos duas vezes pelo menos nos jornaes indicados no art. 7º. A primeira inserção desses annuncios será feita com vinte dias pelo menos de antecipaço.

Art. 44. A assembléa geral se julgará constituida e competente para deliberar, estando presente um numero de accionistas que represente pelo menos um quinto do total das acções.

Quando porém deixem de comparecer accionistas que representem esse numero de acções, a directoria fará nova convocação com as mesmas formalidades da antecedente, e com a declaração de que qualquer numero de accionistas presente constituirá assembléa geral nessa segunda reunião, o que effectivamente terá lugar.

Art. 45. As assembléas geraes serão presididas pelo presidente da junta dos directores, ou na sua falta pelo vice-presidente, ou na falta de ambos por algum outro membro da directoria designado pela junta. Os outros membros da directoria formarão a mesa, e

o secretario designado pelo presidente escreverá a acta dos trabalhos.

Art. 46. A assemblea geral, convocada e constituida regularmente pela forma prescripta acima, representa a totalidade dos accionistas.

Art. 47. Os votos serão contados na razão de um por cinco accões até o numero de vinte votos, maximo que poderá representar um accionista por si ou como procurador de outros.

Art. 48. Qualquer accionista poderá ser representado por procuração dada a outro accionista. A junta tomará as medidas necessarias para verificar os seus direitos, e afim de evitar que as pessoas, que houverem transferido as suas accões, continuem a exercer os direitos de accionista.

Art. 49. Afim de ser admittido a uma assemblea geral, deve o accionista depositar os seus titulos ou procurações, 10 dias antes, pelo menos, em mãos do secretario, ou de quem a junta designar para esse fim, do que se lhe dará recibo.

Art. 50. Nenhum accionista terá direito a voto por aquellas accões que estiverem atrazadas no pagamento de todas ou de uma parte das chamadas feitas.

Art. 51. A assemblea geral compete:

1º. Deliberar sobre qualquer proposta feita pela directoria ou por qualquer accionista;

2º. Nomear um ou mais delegados especiaes para examinarem os negocios da Companhia sempre que o julgar conveniente;

3º. Escolher os directores e os fiscaes na forma dos arts. 17 a 19 e 31;

4º. Autorisar a directoria para contractar empréstimos, e fixar o modo e condições dos mesmos;

5º. Resolver sobre proposta da directoria ou de algum accionista sobre a continuação da linha ferrea, na conformidade das condições 42ª, 43ª e 44ª do decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, além dos limites fixados nos contractos celebrados com o Governo, hem como a construcção de ramaes, canaes, estradas ordinarias, e tambem a exploração de minas, e introducção de colonos uteis e industrioses;

6º. Resolver modificações nos presentes estatutos;

7º. Deliberar sobre a renuncia da garantia de juros por parte do Governo;

8º. Decidir sobre o augmento do capital da Companhia além da quantia sobre que o Governo garante o maximo do juro;

9º. Resolver sobre a dissolução da Companhia, sua incorporação a outras, venda ou cessão de parte de sua linha;

10. Marcar a remuneração dos directores e fiscaes, depois de concluida a estrada de ferro;

11. Declarar os dividendos.

Art. 52. As decisões da assemblea geral serão tomadas pela maioria de votos representados; porém as de que tratam os paragrafos 5º, 6º, 7º, 8º e 9º do artigo antecedente só poderão ser

tomadas em assembléa geral expressamente convocada para semelhantes fins, e por dous terços pelo menos dos votos representados.

Art. 53. A convocação da assembléa geral extraordinaria será feita com as mesmas solemnidades da ordinaria todas as vezes que a directoria o julgue conveniente a bem dos interesses da Companhia.

Art. 54. A directoria convocará tambem uma assembléa geral extraordinaria, quando lhe fôr requerida para um fim designado em termos claros e precisos por accionistas que representem uma decima parte do fundo social.

Art. 55. Nas reuniões extraordinarias não será permittida discussão sobre objecto algum extranho ao da convocação.

Art. 56. Todas as resoluções, votadas em assembléa geral de conformidade com os presentes estatutos, e com os contractos celebrados com o Governo Imperial, ligarão a Companhia collectiva e individualmente sem reserva e sem direito de appello.

Art. 57. Durante a construção das obras da linha, e até a época em que ella fôr posta em serviço em todo o seu comprimento, os accionistas receberão juros na razão de cinco por cento pelas semanas pagas para o estabelecimento da linha; e este juro será accrescentado ao capital na forma da convenção desta data feita com o Governo Imperial.

Art. 58. Em cada assembléa geral ordinaria, quando se houver de propôr um dividendo, se lhe apresentará uma nota das quantias que têm de ser divididas, e nessa reunião será o dividendo realiado.

O capital da Companhia não contribuirá nunca para formar um dividendo, excepto durante a construção da linha ferrea, como se acha disposto na convenção celebrada entre o concessionario e o Governo Imperial.

Não se pagará dividendo de acção alguma, se a respectiva chamada não estiver realizada.

CAPÍTULO V

SOLUÇÃO DE DUVIDAS E LIQUIDAÇÃO DE NEGOCIOS DA COMPANHIA

Art. 59. Todas as duvidas que se suscitarem entre os membros da Companhia a respeito de negocios relativos a ella, serão decididas por arbitros, que as resolverão amigavelmente, e de cuja decisão não haverá appellação.

Cada uma das partes escolherá um arbitro; e no caso de discordancia esses arbitros escolherão um louvado. Se as nomeações não forem feitas nem pelas partes nem pelos arbitros dentro do prazo de quinze dias depois de notificados para isso, serão então feitas pelo presidente da directoria.

Art. 60. Quando tiver findado a Companhia, ou no caso de sua dissolução em qualquer tempo, ou por qualquer causa que isso venha a occorrer, a assembléa geral sobre proposta da directoria determinará o modo que devera ser adoptado para a liquidação dos negocios da Companhia.

Art. 61. Acabada a concessão, os fundos provenientes da liquidação dos negocios da Companhia, ou quaesquer fundos dispo-

niveis ou dos existentes nas mãos do Governo, conforme as clausulas da respectiva concessão, serão empregados antes que se faça divisão alguma entre os accionistas, na satisfação das obrigações que a Companhia tenha contrahido para com o mesmo Governo.

Art. 62. Estes estatutos serão assignados por todos os directores, que têm de servir nos tres primeiros annos, em presença do Ministro Plenipotenciario do Brazil em Londres, e desde esse acto serão obrigatorios, e terão pleno vigor para toda a Companhia.

Art. 63. Todas as resoluções das assembléas geraes ordinarias e extraordinarias, bem como todas as da directoria, deverão conformar-se sempre com as condições e estipulações do privilegio concedido pelo Governo Imperial, e mais actos emanados da concessão.

Palacio do Rio de Janeiro, 9 de Junho de 1855. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 1.615 — DE 9 DE JUNHO DE 1855

Approva a convenção feita com Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, concessionario da estrada de ferro, que partindo de qualquer ponto proximo á Capital da provincia da Bahia, vá terminar na villa do Joãozeiro, ou em outro lugar mais conveniente do rio de S. Francisco, sob algumas das condições do decreto n. 1299 de 19 de Dezembro de 1853.

Attendendo á representação que fez subir á Minha Imperial Presença Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, a quem fui servido conceder privilegio para a construcção de uma estrada de ferro na provincia da Bahia, por meio de uma Companhia, na conformidade do decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, sobre a necessidade de serem transferidos á mesma Companhia os direitos e obrigações daquelle concessionario com as alterações e explicações que constam da convenção accórdada entre elle e Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, e que com este baixa: Hei por bem approvar a referida convenção, e ordenar que fique formando parte do contracto celebrado com o referido concessionario em 19 de Dezembro de 1853. O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido, e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em nove de junho de mil oitocentos cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Convenção a que se refere o decreto desta data

Art. 1.º. A Companhia organizada em Londres, logo que commecem a vigorar os estatutos, que nesta data baixam assignados, pelo modo nelles declarado, gosará de todas as concessões, direitos, privilegios, vantagens e beneficios declarados no contracto de 19 de dezembro de 1853, celebrado nesta Corte entre o Governo Imperial e o concessionario da estrada de ferro que se tem de fazer na provincia da Bahia, e no decreto n. 1602 de 14 de maio deste anno e nos citados estatutos; bem como ficará sujeita a todos os deveres, responsabilidades e condições impostas nos referidos actos.

Art. 2º. O capital da Companhia, que tem garantia de juro fixado provisoriamente pelo citado decreto de 14 de maio, e que o será definitivamente, segundo o que se declarou no mesmo decreto, compõe-se das seguintes verbas:

1ª. O dinheiro despendido em levantar plantas e planos, em fazer orçamentos, annuncios, impressões de livros, mappas e gazetas, portes de cartas, cópias e registros de contractos, e despezas de viagem necessarias para começarem os trabalhos.

2ª. As sommas despendidas com asquisições de terrenos e indemnisações aos proprietarios ou outros prejudicados, e com a construção ou aquisição de todas as obras permanentes e fixas, necessarias a seu uso, como estações, armazens, telheiros, depositos, officinas, casas de machinas, escriptorios, casas, reservatorios de agua, bombas, encanamentos, plataformas, viradores, passadeiras, ponteiros, signaes, linhas telegraphicas e todas as outras cousas communmente consideradas como constituindo e pertencendo ás obras permanentes de uma estrada de ferro. Entrem tambem nesta verba todas as machinas de mera applicação e utilidade local, que sejam necessarias para os trabalhos de planos inclinados, como machinas fixas de qualquer fórma, calabres, U mhores, carruagens, freios, etc., etc.

3ª. O custo do primeiro e completo lote de machinas, locomotivas, carruagens de passageiros, carretões para mercadorias, na proporção de uma locomotiva para duas milhas inglezas, e de uma carruagem de 1ª classe, duas de 2ª e duas de 3ª, e de 12 carretões para mercadorias ou gado para tres milhas, e de todo o machinismo volante, serão considerados como despezas regulares, que deverão ser lançadas nas contas correntes annuaes de receita e despeza e nunca adicionadas ao capital.

4ª. As despezas de administração durante os trabalhos de cada secção, e antes de sua abertura ao publico, não excedendo de 2 1/2 % do custo da mesma secção, serão tambem annexas ao capital, mas as que se fizerem depois da abertura da secção ao publico, pertencerão á conta corrente annual da receita e despeza.

5ª. Será pago aos accionistas e adicionado ao capital o juro na razão de 5 % ao anno das quantias com que entrarem, para a construção das obras, antes de aberta ao publico a secção á que forem relativas, deduzido porém, o que puder ser recebido de juro sobre o dinheiro depositado.

A Companhia, contudo, não poderá fazer chamadas de entrada senão a proporção que fôr sendo necessario o dinheiro para fazer face ás despezas dos trabalhos da estrada.

Nenhuma outra despeza desta ordem, além das que ficam mencionadas, será considerada como parte do capital que tem garantia de juro.

6ª. Outrossim, nas contas annuaes ou semestraes de receita e despeza, nenhum dispendio será contado senão o do custeio e conservação da estrada.

Se a Companhia soffrer algum prejuizo por destruição de trabalhos empregados debaixo de sua propria responsabilidade, por perdas nas ramificações, canaes, minas ou outros trabalhos que não gozem da garantia de juro, por pagamento de multas, custas, de arbitramento, ou por fallimento de pessoas que tenham transacções

com a Companhia, taes prejuizos não serão contados afim de se considerarem diminuidos os dividendos.

7°. Fica expressamente declarado que tanto a garantia do Governo, como a da provincia da Bahia, não se estendem em hypothese alguma além da quantia a que se refere o decreto de 14 de maio deste anno.

Art. 3°. Se a qualquer tempo, depois de completa e aberta toda a linha da estrada de ferro, seu transitio fôr interrompido por seis mezes em qualquer secção, por qualquer causa que não seja de força maior, superior ás forças da Companhia, como a guerra, peste, disturbios publicos e outros desta ordem, que serão apreciados pelo Governo, a garantia e pagamento de juros por toda a linha cessarão e só recommearão quando a linha inteira fôr de novo aberta ao transitio.

Se antes da abertura de toda a linha, alguma secção já aberta ao publico, e com direito de receber juro, vier a fechar-se por qualquer causa que não seja alguma das mencionadas, o juro que se pagar por essa secção cessará e delle ficará exonerado o Governo, não só pelos seis mezes em que ella estiver fechada, como por cada um dos seis mezes seguintes emquanto ella assim continuar.

Art. 4°. A linha da estrada de ferro será construida pelo modelo mais perfeito das estradas de ferro da Europa, guardando espaços lateraes sufficientes para o transitio que se julga haverá.

Quanto aos pormenores da construcção, direcção da estrada, segurança e vantagem das obras, serão marcadas posteriormente pelo Governo, sobre a apresentação dos trabalhos dos engenheiros, com a planta e orçamento respectivos, e sobre um relatorio especial e circunstanciado que o engenheiro em chefe da Companhia, Charles Vignoles, fará, especificando os melhoramentos e systemas modernos, mais approvedos para taes obras.

A apresentação de semelhantes trabalhos não poderá exceder, no maximo, o prazo de um anno.

Se o Governo julgar conveniente, antes de resolver a approvação das plantas e orçamentos de que trata o decreto de 14 de maio, mandar examinar por engenheiros seus toda a linha da estrada, ou parte della, serão os engenheiros da Companhia obrigados a prestar-lhes todos os esclarecimentos que lhes forem exigidos.

Se dentro de tres mezes, depois da apresentação dos planos, o Governo não puzer objecção alguma, entender-se-hão approvedos e poderão ser postos em execução pela Companhia.

As objecções do Governo serão resolvidas de accordo com o engenheiro ou engenheiros da Companhia chamados para esse fim.

Art. 5°. Se a Companhia não quizer sujeitar-se á decisão do Governo quanto á insufficiencia dos seus planos e orçamentos, recorrer-se-ha ao juizo arbitral, para este decidir o ponto de discordancia entre ambas as partes, em conformidade da regra 1ª da condição 38ª do contracto de 19 de dezembro de 1853.

Art. 6°. No fim do prazo de 90 annos, constante do contracto de 19 de dezembro de 1853, cessam o privilegio e todos os favores concedidos á Companhia; esta, porém, conservará a propriedade sobre a estrada de ferro e seus pertences, podendo usar della e custeal-a como bem lhe aprouver, salvo sempre o direito de desapropriação que compete ao Governo, mas precedendo declaração

dessa sua intenção com o intervalo de dous annos antes de expirar o privilegio.

Art. 7º. Se a Companhia em qualquer tempo julgar conveniente renunciar á garantia do juro, podel-o-ha fazer, indemnizando ao Governo geral e ao provincial da Bahia de quaesquer desembolsos, que antes tenham feito por conta da mesma garantia.

Neste caso cessam a ingerencia que o Governo tem sobre os negocios da Companhia e a parte de lucros que lhe compete na conformidade da condição 25ª do decreto de 19 de dezembro de 1853, salvo porém o direito que lhe fica de regular a tarifa de transportes pela condição 30ª do mesmo decreto, direito que subsistirá, hem como o de manter a policia e segurança da estrada.

Art. 8º. A Companhia terá na Bahia um lugar determinado onde trate os seus negocios, e para o qual devam ser remettidos os documentos e papeis que lhe disserem respeito; assim como um superintendente devidamente autorizado para represental-a perante o Governo e autoridades em tudo que fôr relativo aos interesses da mesma Companhia.

Art. 9º. Os artigos desta convenção constituem a regra das obrigações e direitos da Companhia, sempre que contenham estipulações dissemelhantes, semelhantes ou quasi semelhantes aos artigos e clausulas dos contractos e estipulações anteriores, que vigorarão plena e absolutamente em todos os seus pontos restantes.

Palacio do Rio de Janeiro, 9 de junho de 1855. — Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO LEGISLATIVO N. 316 — DE 10 DE JULHO DE 1855

Autorisa o Governo a estabelecer 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 de D. Pedro II, e ás outras estradas de ferro do Brasil, e a marcar as regras para a indemnização dos proprietarios.

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

Art. 1º. O Governo fica autorizado a estabelecer o processo para as desapropriações 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 as indemnisações dos proprietarios.

O processo será summarissimo, e a avaliação para a indemnisação, no caso de falta de accôrdo entre os proprietarios e os agentes das respectivas Companhias, feita por cinco arbitros, dous nomeados pelo proprietario, dous pelo agente da Companhia da estrada de que se trata, e um pelo Governo.

Não poderão ser arbitros: 1º, os socios da Companhia; 2º, os proprietarios dos predios ou terrenos que houverem de ser desapropriados.

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

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu Conselho, Ministro e

Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio de Rio de Janeiro, em dez de julho de mil oitocentas cinquenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 1628 — DE 8 DE AGOSTO DE 1855

Altera os decretos ns. 1299 e 1615 de 19 de dezembro de 1853, e 9 de junho do corrente anno.

Attendendo á representação que subiu á minha Imperial presença por parte de Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, empresario da estrada de ferro da provincia da Bahia, pedindo que se fixe a verdadeira intelligencia das palavras da condição 32ª n. 3, do decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853, visto que das ditas palavras tem resultado duvidas que obstem a incorporação da Companhia que se obrigou a organizar para construção das obras e custeio da referida estrada; e bem assim que se alterem para o mesmo fim algumas das condições da convenção approvada por decreto de 9 de junho deste anno, n. 1615; Hei por bem approvar e ordenar que se observem as alterações dos citados decretos, as quaes com este baixam assignadas por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, de 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 oito de agosto de mil oitocentos cinquent e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Alterações a que se refere o decreto desta data

1ª. O n. 3º da condição 32ª do decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853 será entendido da maneira seguinte:

A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos, que dê igual rendimento, descontadas quaesquer quantias, que, dada a hypothese do resgate, possa dever em virtude da condição 25ª do citado decreto de 19 de dezembro de 1853, e as de amortisação que possa ter recebido por consentimento do Governo, ou que haja de receber na occasião.

2ª. Entre as despesas preliminares, que pelo § 1º do art. 2º da convenção de 9 de junho deste anno, são consideradas como formando parte do capital para garantia do juro, comprehende-se quaesquer outras despesas que como taes possam ser consideradas em emprezas desta natureza, ficando porém desde já entendido que com taes despesas preliminares classificadas no dito paragrapho e nesta alteração, não poderá a Companhia despende mais do que 5 % do capital provisório fixado para a garantia do juro.

3°. No art. 4° da referida convenção de 9 de junho deste anno as palavras — pelo modelo mais perfeito — que se encontram no dito artigo, ficam substituidas por estas — pelo modelo das boas estradas da Europa —; continuando em vigor tudo o mais que se dispõe no dito artigo.

Palacio do Rio de Janeiro, 8 de agosto de 1855. — *Luiz Pedreira do Couto Ferraz.*

DECRETO N. 1629 — DE 11 DE AGOSTO DE 1855

Altera os Decretos ns. 1030 e 1245, de 7 de agosto de 1852 e 13 de outubro de 1853

Attendendo á reclamação de Alfredo de Mornay e Eduardo de Mornay ácerca da impossibilidade de se construir a estrada de ferro, de que são emperezarios na provincia de Pernambuco, com a quantia de oitocentas setenta e cinco mil cento e vinte e tres libras esterlinas, fixada no decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853; attendendo igualmente ás razões pelos mesmos produzidas para se alterarem outras clausulas do referido decreto de 13 de outubro, e o de n. 1030 de 7 de agosto de 1852; e conformando-me com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado: Hei por bem approvar as alterações aos mesmos decretos, as quaes com este baixam, assignadas por Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meo Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio. O mesmo Ministro assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em onze de agosto de mil oitocentos cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Alterações, a que se refere o decreto desta data, pelas quaes são modificadas algumas clausulas dos decretos n. 1.030, de 7 de Agosto de 1852 e n. 1.245, de 13 de Outubro de 1853.

Art. 1°. O capital de oitocentas setenta e cinco mil cento e vinte e tres libras esterlinas, fixado no art. 11 n. 1 do decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853, fica elevado a um milhão e duzentas mil libras esterlinas, com as condições seguintes:

1°. O Governo não se obriga senão pela quantia de um milhão e duzentas mil libras, quaesquer que sejam os gastos que se façam, os quaes, importando em maior quantia, correrão por conta da Companhia.

2°. Se os gastos não excederem á quantia de oitocentas e setenta e cinco mil cento e vinte e tres libras esterlinas, será mantida a disposição do art. 14 §§ 1° e 3° do decreto de 13 de outubro de 1853. Se, porém, excederem aquella quantia, em consequencia das modificações no plano traçado, será observada, quanto ao excesso das trezentas e vinte e quatro mil oitocentas e setenta e sete libras esterlinas, e dentro deste excesso sómente a clausula da condição 19° do decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852, devendo por isso correr

a responsabilidade do Governo sómente até o que se despende effectivamente dentro deste excesso.

3°. Para verificação do excesso nos termos da condição anterior, serão observadas as disposições das condições 16ª e 17ª do decreto de 7 de agosto de 1852.

4°. Para que possa aproveitar á Companhia a elevação do capital, é indispensavel: 1º, que as pontes, aterros e excavações, desde a cidade do Recife até o Cabo, se achem inteiramente concluidas até o ultimo dia do anno de 1857; 2º, que a metade de toda a linha até a confluencia dos rios Una e Pirangy seja aberta ao serviço publico até o ultimo dia do anno de 1860.

Não sendo satisfeitas estas condições essenciaes, a Companhia perderá o direito a todo o augmento do capital, conservando sómente o que fôra primitivamente marcado.

Art. 2º. O § 3º do art. 25 do decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852 será entendido do modo seguinte:

A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos, que dê igual rendimento, descontadas quaesquer quantias que, dada a hypothese do resgate, possa dever em virtude da obrigação que lhe é imposta pelo § 1º do art. 15 do decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853, e as de amortisação que tiver recebido por consentimento do Governo, ou que haja de receber na occasião.

Art. 3º. A Companhia fica autorizada para, na construcção da estrada: 1º, desviar-a da planta, já approvada, uma milha ingleza para cada lado; 2º, alterar as curvas, uma vez que não tenham um raio menor de um quarto de milha; 3º, modificar os declives, com tanto que não tenham mais de um em oitenta, não excedendo em caso algum uma extensão de duas milhas seguidas. Se outras alterações se tornarem necessarias, se observará a disposição do art. 3º do decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853.

Art. 4º. Os trilhos deverão ser dos que se denominam — *Double rails*, assentados sobre madeira, sendo o seu peso de 80 libras por jarda. A bitola entre os trilhos deverá ser de cinco pés e tres pollegadas.

Art. 5º. Para o serviço da estrada haverá o trem seguinte: 1º, seis locomotivas; 2º, quatro carros de 1ª classe; 3º, quatro carros de 2ª classe abertos dos lados, cobertos e com assentos; 4º, dous carros mixtos adaptados á 1ª e 2ª classes de passageiros; 5º, dous carros fechados proprios para a conducção de bagagens (*vans*); 6º, 100 carros (*trucks*) fechados dos lados e cobertos para conducção dos generos; 7º, 20 carros (*trucks*) abertos para conducção de generos; 8º, 10 carros (*vans*) para conducção de animaes.

Art. 6º. A faculdade, que se outorga á Companhia pelo art. 3º n. 1º destas alterações, para poder desviar a estrada uma milha para cada lado, não comprehende o ponto da partida na cidade do Recife, o qual deverá ser fixo e permanente.

Palacio do Rio de Janeiro, 11 de agosto de 1855. — Luiz Pe-dreira do Couto Ferraz.

DECRETO LEGISLATIVO. N. 838 — DE 12 DE SETEMBRO DE 1855

Autoriza o Governo a conceder favores á Companhia que no intervallo das sessões do Corpo Legislativo tomar por empreza uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e S. João do Rio Claro, na provincia de São Paulo.

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

Art. 1º. Se nos intervallos das sessões do Corpo Legislativo se organizar alguma Companhia que se proponha a construir uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e S. João do Rio Claro, na provincia de S. Paulo, o Governo é autorizado para fazer-lhe extensivas, na parte que fór applicavel, as condições do contracto celebrado com Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay, sobre a construcção de igual estrada entre a cidade do Recife e a villa de Agua Preta.

Art. 2º. Ficam revogadas as disposições em contrario.
Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar;

Palacio do Rio de Janeiro em doze de setembro de mil oitocentos e cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 1664 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1855

Dá regulamento para execução do decreto n. 816 de 10 de julho do corrente anno sobre desapropriações para construcções 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 autorisa o Governo a estabelecer o processo para a desapropriação dos predios e terrenos que forem necessários para a construcção das obras e mais serviços pertencentes á Estrada de Ferro de D. Pedro II, e ás outras estradas de ferro do Brazil, e a marcar as regras para a indemnisação 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 Secretário de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte e sete de outubro de mil oitocentos e cincoenta e cinco, trigesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

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

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

Art. 2º. Pela approvação das plantas por decreto entender-se-ão desapropriados, em favor dos emprezarios ou Companhias incumbidas da construção 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 construção, estações, serviço e mais dependencias.

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

Art. 3º. O emprezario ou Companhia incumbida da construção da estrada de ferro não tomará posse dos terrenos e predios desapropriados, sem que preceda a respectiva indemnisação.

O processo de indemnisação será promovido pelos agentes do emprezario ou Companhia perante os juizes do cível, 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, se seus tutores ou curadores não aceitarem as offertas.

Art. 4º. Para se instaurar o processo perante o juiz do cível 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 aceitar a quantia que o emprezario ou agentes da Companhia deverão offerecer para essa indemnisação.

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 approved por Decreto Imperial, e ser exacta a planta, que delle se apresentar.
- 4º. Declaração dos dous arbitros que nomearem para, com os do proprietario, e o designado pelo Governo, procederem á avaliação da indemnisação, se a offerta não for accepta.

Se se tratar de indemnisação 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 de D. Pedro II fica dispensada da apresentação do documento, de que trata o numero 4º dos pro-

cessos de indemnisação dos predios e terrenos comprehendidos na 1ª secção da referida estrada contractada pelo Governo Imperial com Mr. E. Price.

Art. 5º. Os proprietarios ou seus tutores ou curadores, a quem fór feita a citação, serão obrigados, sob pena de revelia, a declarar dentro de cinco dias, depois da citação, se aceitam ou não a indemnisação offercida; e no caso de não a aceitarem, declararão a quantia que pretenderem, e nomearão logo dous arbitros que deverão proceder com os do empresario ou Companhia e o designado pelo Governo, á avaliação da indemnisação, se o empresario ou Companhia não se conformar com o pedido feito pelo proprietario.

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

Art. 6º. Os tutores e curadores dos proprietarios, que os tiverem, serão autorizados por simples despacho do juiz de orphãos a aceitar as offeras da indemnisação, que acharem uteis a seus tutelados ou curatelados.

Art. 7º. Se o offercimento do empresario ou Companhia, ou pedido do proprietario for acceto, recebida por este a quantia, ou depositada, se recusar ou não puder recebê-la, o juiz do civil ou o municipal mandará passar em favor do empresario ou Companhia mandado de posse, que será executado, sem embargo de quaesquer embargos, e servirá de titulo ao empresario ou Companhia.

Art. 8º. Se nem o offercimento do empresario ou Companhia, nem o pedido do proprietario fór acceto, 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 indemnisação devida, observadas as regras dos arts. 12 e 13.

Art. 9º. Feita a avaliação e recebida pelo proprietario a sua importancia, ou depositada, se recusar, ou não puder recebê-la, mandará o juiz passar mandado de posse na fórma do art. 7º, se as indemnisações não excederem ás offeras do empresario ou Companhia; as partes que as tiverem recusado pagarão as custas do processo; se, porém, forem superiores, será o empresario ou Companhia condemnado nas custas.

Art. 10. As pessoas que forem nomeadas arbitros pelo empresario 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. 816.

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 multa até 50\$ e prisão até 8 dias.

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

Art. 12. Para proceder á avaliação das indemnisações dos terrenos que não forem quintaes das casas sujeitas ao pagamento da decima os arbitros observarão as seguintes regras:

1ª. As indemnisações não poderão ser em caso algum inferiores ás offeras do empresario ou agentes da Companhia, nem superiores ás exigencias dos proprietarios.

2ª. Se 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 necessárias para uso e gozo dos terrenos e prédios não compreendidos na desapropriação, ou ficarem muito desmerecidos do seu valor pela privação de obras e bemfeitorias importantes, serão desapropriados e indenizados no seu todo, se assim requererem os seus proprietários.

3°. Serão fixadas indenizações em favor de cada uma das partes que as reclamarem sob títulos diferentes.

No caso de usufructo, porém, uma só indenização será fixada em atenção ao valor total da propriedade, e o usufructuario e o proprietário exercerão seus direitos sobre a quantia fixada.

4°. 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 indenização, não deverão ser attendidas.

5°. 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 esse fim um ou alguns de seus membros.

Art. 13. Para a avaliação das indenizações dos prédios sujeitos á decima serão observadas as seguintes regras:

1°. Nenhuma indenização 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, immediatamente áquelle em que houver de verificar-se a desapropriação, e no caso de não ter pago decima neste semestre, pela certidão da que pagou no semestre anterior.

Se não houver pago decima no referido semestre, regular-se-ha o preço sómente pela ultima decima paga, salvo o caso de se haverem feito no predio obras importantes depois desse pagamento.

2°. Nenhuma indenização será elevada a maior quantia do que importarem os ditos 20 annos de rendimento calculado pela decima, e mais 10 % dessa importancia se o referido predio estiver alugado e os proprietários forem maiores; se, porém, forem menores ou morarem nos prédios que tiverem de ser indenizados, ou forem corporações de mão morta, ou os prédios estiverem no ultimo caso da regra 1ª a indenização poderá ser elevada até 20 % acima dos 20 annos de rendimento calculado pela decima.

Se os prédios forem de corporações que não paguem decima, ou pertencerem ao Estado, e não estiverem compreendidos 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 a 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 de dous mestres de obras designados pelo juiz do civil.

3°. A indenização dos prédios 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 a 20 %.

4^a. A indemnisação 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 artigo 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 e Companhias e seus engenheiros poderão recorrer ás autoridades administrativas ou policiaes no caso de recusa dos proprietarios. Fica, porém, entendido que terão os ditos proprietarios o direito de serem indemnizados do valor de quaesquer melhorias que tenham sido destruidas ou damnificadas por esses exames.

Palacio do Rio de Janeiro, em 27 de outubro de 1855. — Luiz Pedreiro do Couto Ferraz.



1856

DECRETO N. 1734 — DE 17 DE MARÇO DE 1856

Estabelece que a Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro 2º forme um fundo de reserva

Attendendo ao que Me foi representado pela Directoria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro 2º, em virtude da deliberação tomada pela Assembléa geral dos Accionistas sobre a conveniência de se estabelecer um fundo de reserva: Hei por bem Approvar as seguintes disposições, propostas pela a mesma Assembléa geral, que serão consideradas como parte integrante dos Estatutos que baixarão com o Decreto n. 1.599 de 9 de Maio do anno findo.

A Directoria da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro 2º applicará desde já para formação de um fundo de reserva uma quantia correspondente a um decimo por cento ao anno das acções emitidas.

Desde que os lucros da dita Companhia se elevarem entre sete e um decimo e oito por cento ao anno, este fundo de reserva será augmentado até corresponder a tres decimos por cento sobre o capital.

O producto desta verba será empregado como melhor convier, ou em acções da mesma Companhia ou em titulos do Governo, sendo do mesmo modo applicados os seus juros semestraes.

O fundo assim constituido deverá ser applicado para occorrer ás necessidades extraordinarias provenientes de força maior não comprehendidas no contracto feito com o Governo Imperial; mas em nenhum caso poderá ser applicado ao pagamento das multas que a Companhia houver de soffrer.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, do Meu Conselho, Ministro o Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em dezete de março de mil oitocentos cincoenta e seis, trigesimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica do Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

DECRETO N. 1759 — DE 26 DE ABRIL DE 1856

Autorisa a incorporação de uma Companhia para construção de uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e a villa de Jundiáhy, na provincia de S. Paulo.

Tendo em attenção o que me representaram o Marquez de Monte Alegre, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno e o Barão de Mauá, hei por bem determinar o seguinte:

Art. 1º. Ficam autorizados os referidos cidadãos para incorporarem uma Companhia fóra do paiz, a qual se encarregue de construir, usar e custear, mediante as condições a que se refere o artigo seguinte, uma estrada de ferro, que, partindo das vizinhanças da cidade de Santos, onde fôr mais conveniente, se approxime da de S. Paulo e se dirija á villa de Jundiáhy, na respectiva provincia.

Art. 2º. A' sobredita Companhia, se fôr incorporada na conformidade do decreto n. 838 de 12 de setembro de 1855, e das condições que com este baixam, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, serão concedidos os privilegios e favores constantes das mesmas condições.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz, 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 vinte e seis de abril de mil oitocentos cincoenta e seis, trigesimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Condições a que se refere o decreto desta data para a construção de uma estrada de ferro entre a cidade de Santos e a villa de Jundiáhy, na provincia de S. Paulo.

1º. O Governo concede á Companhia que organisarem o Marquez de Monte Alegre, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno e o Barão de Mauá o privilegio autorizado pela lei n. 838 de 12 de setembro de 1855, pelo prazo de 90 annos contados da data destas condições, para a construção, custeio e gozo de uma estrada de ferro que partindo das vizinhanças da cidade de Santos, se approxime da de S. Paulo, e se dirija á villa de Jundiáhy.

A incorporação da Companhia deverá verificar-se dentro de dous annos contados da assignatura destas condições, sob pena de caducidade da presente concessão.

2º. Durante o tempo do privilegio não se poderá conceder emprezas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de cinco leguas de 18 ao grão, tanto de um como de outro lado, e na mesma direcção desta estrada, salvo se houver accôrdo com a Companhia.

Esta prohibição não comprehende a da construção de outros caminhos de ferro, que, embora partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha da estrada de ferro destas condições, comtanto que dentro da zona privilegiada não possam carregar ou descarregar generos ou passageiros, recebendo frete ou passagem.

O Governo terá o direito de decidir se as estradas de ferro que tenham para o futuro de ser concedidas poderão usar da primeira ou das outras estações da linha sobre que versam estas condições. Se, porém, a Companhia julgar que tal uso é prejudicial a seus interesses, poderá recorrer ao juízo arbitral, pela maneira estabelecida no art. 30.

3ª. A Companhia poderá abrir canaes, ou construir linhas transversaes ou prolongamentos de ferro, madeira ou de qualquer outra conveniente especie, quando julgue de utilidade, para facilitar o transitio de generos e de passageiros para a linha principal, não gozando, porém, por estas ramificações de privilegio algum, garantia de juro, ou outros favores, que a esta estrada são concedidos, excepto os que forem expressamente designados nestas condições.

Todas as despezas destas ramificações, quer no principio feitas para sua construcção, quer posteriormente empregadas no seu custeio, devem ser lançadas em contas inteiramente distinctas das da estrada de ferro, que faz o objecto das presentes condições.

4ª. Os trabalhos da estrada deverão começar dentro do prazo de dous annos contados da data da approvação dos estatutos da Companhia, a qual deverá concluil-os no de doze contados da data destas condições.

Na falta de cumprimento de uma ou outra destas obrigações a Companhia poderá ser multada pelo Governo na quantia de dez contos de réis, e este lhe marcará mais um anno para o começo ou ultimação dos trabalhos, pagando a Companhia pela mora de cada um semestre do novo prazo quatro contos de réis.

Findo o anno e imposta a multa do ultimo semestre, será esta seguida da perda do contracto, salvo se a móra for proveniente de causa imprevista, ou invencível por parte da Companhia, e julgada tal pelo Governo Imperial sobre resolução de consulta da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

Perderá também a Companhia o seu privilegio se depois de toda a linha ter sido aberta ao publico fôr a mesma Companhia declarada incapaz de continuar seus trabalhos, ou se os tiver parados por mais de oito mezes consecutivos, ou se interromper a circulação por mais de um anno.

5ª. Quando a Companhia por ventura perca o direito ao seu contracto pela falta de conclusão da parte da estrada, nos termos da condição antecedente, conservará todavia a plenitude de seus direitos sobre todas as obras que tiver feito, e sobre a propriedade que houver adquirido; porém o valor de todas as terras publicas, madeiras, ou outros materiaes, que lhe tiverem sido cedidos gratuitamente pelo Governo e o total de todos os direitos de importação não pagos serão restituídos ao Governo, e este terá o direito, se o julgar conveniente, de desapropriar a linha e toda outra propriedade da Companhia, segundo a Lei de desapropriação da propriedade particular por utilidade publica.

6ª. Poderá a Companhia usar do direito de desapropriação, na fórma das leis em vigor, para haver os terrenos de dominio particular, que forem necessarios para o leito da estrada de ferro, estações, armazens, e mais obras; e pelo Governo lhe serão gratuitamente concedidos para os mesmos fins os terrenos devolutos e nacionaes, e hem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

Na avaliação dos terrenos e propriedades que forem desapropriados, o augmento do valor produzido pela estrada de ferro não será levado em conta.

A Companhia não ficará sujeita á desapropriação de nenhum dos terrenos, que, segundo o seu contracto, tiver propriamente desapropriado ou adquirido.

Tambem o Governo lhe concederá gratuitamente o uso das madeiras e outros materiaes existentés nos terrenos devolutos e nacionaes, e de que a Companhia tiver precisão para a construcção do caminho de ferro.

Não terá, porém, a Companhia o direito de vender ou dispôr das taes madeiras ou materiaes sem o consentimento do Governo. Vinte por cento do producto bruto obtido pela venda destes objectos serão levados ao credito do capital.

Os favores deste artigo são extensivos aos canaes e caminhos transversaes, estradas ordinarias, etc., que possam ser construidos pela Companhia.

7ª. Ficam isentos de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, e nos dez annos que a ella immediatamente se seguirem, os trilhos, machinas, materiaes, e instrumentos que se destinarem á mesma construcção; e bem assim os carros, locomotivas, e mais objectos necessarios para os trabalhos da empresa. A mesma isenção é concedida ao carvão de pedra, coke, ou outro combustivel pelo espaço de 33 annos, contados da data da formação da Companhia.

O gozo destes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes, para o fim de evitar qualquer abuso.

Organisar-se-ha uma conta dos valores assim obtidos do Thezouro Nacional, que tenham de ser restituídos pela Companhia ao Governo nos casos especificados.

8ª. A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construcção da estrada de ferro senão pessoas livres, que, sendo nacionaes, poderão gozar da isenção do recrutamento, bem como do serviço activo da Guarda Nacional, e sendo estrangeiras participarão de todas as vantagens, que por lei são e forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

9ª. Só gozarão das sobreditas isenções os nacionaes empregados pela Companhia, que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os seis mezes ao presidente da provincia, assignada pelo director, não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella contemplado o individuo, que não tiver tres mezes de effectivo serviço.

Convencida a Companhia de qualquer abuso sobre este assumpto, em detrimento do serviço publico, poderá ser multada na quantia de quatro contos de réis, e perderá mesmo este favor no caso de reincidência, se o Governo o julgar conveniente.

10ª. A estrada de ferro e suas obras não impedirão em tempo algum o livre transitto dos caminhos actuaes, e de outros que, para commodidade publica se abrirem, nem a Companhia terá direito de exigir encargo, imposto ou taxa alguma de qualquer natureza que seja pelo cruzamento de outras estradas ou caminhos de qualquer qualidade por baixo, por cima ou ao nivel da estrada sobre que versam estas condições.

Nestes cruzamentos todas as obras necessarias serão construidas, conservadas e reparadas á custa da Companhia, salvo se a construc-

ção de taes obras for exigida pelo Governo depois de concluida a estrada de ferro, porque neste caso as despezas com ellas feitas serão pagas pelo mesmo Governo.

Esta disposição todavia não impede a possibilidade de contracto especial que tenha logar em relação ao caminho aterrado de Santos ao Cubatão.

11°. A Companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro um telegrapho electrico que terá o numero de fios, machinas e apparatus sufficientes para estar um sempre prompto ao serviço do Governo.

A indemnisação a pagar aos empregados da Companhia pelo serviço prestado neste caso ao Governo será posteriormente fixada por este de accordo com a Companhia.

12°. As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos cofres publicos, serão conduzidas gratuitamente pelos carros da Companhia; porém ao cuidado e por conta e risco do Governo.

As sommas assim remetidas serão selladas em caixas.

Pelo transporte de todos os mais objectos pertencentes ao Governo, pagará este 20 por cento menos do que pagar o publico por objectos semelhantes.

Para o serviço do Correio será feita uma divisão particular em um dos vagões de passageiros de 2ª classe, com espaço para tres homens, e com as necessarias accommodações para receber as malas, e dispol-as de maneira que o serviço se facilite.

Se o Governo exigir para este serviço maior espaço do que o de um vagão que possa accommodar seis pessoas, a Companhia fornecerá-o mediante uma indemnisação por parte do Governo; no caso contrario o Governo empregará carros seus.

Nas estações ou perto dellas terá o Governo o direito de fazer as obras necessarias para o serviço da entrega das malas aos vehiculos ou pessoas que as tiverem de levar para diferentes logares.

Dous passageiros em serviço do Governo terão tambem passagem gratis todos os dias nos vagões da classe correspondente á sua posição social, sendo a bagagem de cada um livre até o peso de 3 arrobas, não comprehendidos os instrumentos necessarios para o preenchimento de suas obrigações.

13°. Se o Governo mandar tropas para qualquer ponto, a Companhia se obriga a pôr immediatamente á sua disposição, por metade da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir, e a empregar tambem nessa conducção os meios de transporte do Governo, que forem apropriados ao serviço da linha.

14°. A Companhia transportará os presos e seus respectivos guardas, em carros pertencentes ao Governo, com a necessaria segurança, e receberá por este serviço a metade do preço pago pelo publico por carros de 2ª classe.

Não obstante esta disposição a Companhia deverá ter pelo menos um carro proprio para a conducção dos ditos presos; e os transportará pelo mencionado preço sempre que o requisitar a autoridade.

15°. A Companhia transportará gratuitamente em qualquer tempo, e em qualquer direcção, as irmãs de caridade em vagões de 1ª classe; e cada anno, durante os cinco primeiros annos, da costa para o interior, em carros de 3ª classe, mil e quinhentos colonos, que tiverem obtido concessões de terras, sendo distribuidos em

porções convenientes, e tendo o Governo dado á Companhia aviso prévio.

Os colonos que forem remettidos por conta dos particulares, afim de serem empregados no serviço da lavoura, e que se apresentarem munidos de uma guia da repartição geral das terras publicas, pagarão metade dos preços que forem fixados para os passageiros de terceira classe.

16°. O Governo garante á Companhia durante o prazo de 33 annos, a contar da primeira chamada de suas acções, o juro de 5 % ao anno, pagavel de seis em seis mezes nesta Côrte sobre o capital gasto, *bona fide*, na estrada de ferro até o maximo declarado no fim do art. 18.

E' além disto garantido á mesma Companhia por igual numero de annos, e com iguaes condições, o juro de mais 2 %, que a provincia de S. Paulo lhe assegura em virtude da lei provincial n. 6, de 17 de março de 1855.

Este juro será pago pela Thesouraria da referida provincia sob sua responsabilidade, sobre o capital que fór effectivamente despendido dentro do maximo referido no art. 18.

Fica expressamente declarado que a garantia do juro, tanto geral como provincial, é sómente sobre o capital despendido dentro do dito maximo na distancia das primeiras 20 leguas da estrada de ferro.

17°. O capital da Companhia, que tem a sobredita garantia de juro, não se compõe senão das seguintes verbas:

1°. Dinheiro despendido em levantar plantas e planos, em fazer explorações, orçamentos, annuncios, impressões, mappas e gazetas, portes de cartas e despezas de viagens necessarias para principia-rem os trabalhos.

2°. As sommas despendidas com acquisições de terrenos, ou indemnisações aos proprietarios ou outros prejudicados, e com a construcção ou acquisição de todas as obras permanentes e fixas necessarias a seu uso, como estações, armazens, telheiros, depositos, officinas, casas de machinas, escriptorio, casas, reservatorios de agua, bombas, encanamentos, plataformas, viradores, passadeiras, ponteiros, signaes, trilhos, mancaes, etc., linhas telegraphicas e todas as outras cousas commummente consideradas como constituindo e pertencendo ás obras permanentes de uma estrada de ferro.

Entram tambem nesta verba todas as machinas de mera applicação e utilidade local, que sejam necessarias para os trabalhos de planos inclinados, como machinas fixas, de qualquer fórma, calabres, vagões, freios, etc.

3°. O custo do primeiro e completo lote de machinas e locomotivas, carruagens de passageiros ou vagões, carretões para mercadorias na proporção de uma locomotiva para duas milhas inglezas, e de um vagão de primeira classe, dous de segunda, e dous de terceira, e doze carretões para mercadorias ou gado para tres milhas, e de todo o machinismo que se considera como formando parte do capital; a renovação, porém, augmento e reparo do machinismo rolante serão considerados como despezas que deverão ser lançadas nas contas correntes annuaes da receita e despeza e não adicionados ao capital.

4°. As despezas de administração, durante os trabalhos de cada secção, e antes de sua abertura ao publico, não excedendo a 2 1/2 %

do custo da mesma secção, serão também annexas ao capital, mas as que se fizerem depois da abertura da secção ao publico pertencerão á conta corrente annual da receita e despeza.

Nenhuma outra despeza além das que ficam mencionadas será considerada como parte do capital que tem garantia de juro.

5°. Qualquer alteração que possa ser necessaria em algumas obras, depois de concluidas, será feita por conta da mesma Companhia, e seu custo não será também considerado como parte do capital que tem garantia de juro.

6°. Outrosim, nas contas annuaes ou semestraes de receita e despeza nenhum dispendio será contado senão o do custeio e conservação da estrada.

Se a Companhia soffrer algum prejuizo por destruição de trabalhos comprehendidos debaixo de sua propria responsabilidade, por perdas nas ramificações, canaes, minas, ou outros trabalhos que não gozam da garantia de juro por pagamento de multas, custas de arbitramento, ou por fallecimento das pessoas que tenham transacções com ella, taes prejuizos não serão contados no intuito de se considerarem diminuidos os dividendos.

18°. O maximo do capital relativo ás despezas desta estrada, pelo que respeita á garantia de juro, quer por parte do Governo Geral, quer por parte da provincia de S. Paulo, em hypóthese nenhuma poderá exceder de dous milhões de libras esterlinas ao cambio de 27, comprehendidas todas e quaesquer despezas que possam ser feitas, seja qual fôr a sua denominação ou natureza, ou maior importancia do custo da empreza, pois que, se elevar-se a mais dessa quantia, os gastos ou despezas excedentes correrão por conta da Companhia sem essa garantia.

Pelo contrario, se o custo da empreza em sua execução fôr menor desse maximo, o Governo e a provincia não garantirão senão o juro dessa somma menor, que fôr effectivamente despendida.

Se em qualquer tempo a Companhia precisar de maior capital, além dos dous milhões esterlinos, deverá obtel-o por qualquer meio que julgue conveniente, por sua conta e risco, e debaixo de sua unica garantia.

19°. Para regular o pagamento do juro emquanto a estrada não chegar a seu termo, e o capital acima fixado não se presumir empregado em sua totalidade, serão observadas as seguintes regras:

1°. O sobredito juro de 5 por cento por parte do Governo, e o de 2 por cento por parte da provincia de S. Paulo, correm desde o dia em que se verificar qualquer entrada de fundos ou chamada, em relação á quantia que effectivamente entrar para o cofre da Companhia, deduzido porém o que puder ser percebido de juro sobre esse dinheiro, quando possa ser depositado em algum banco.

2°. A Companhia contudo não poderá fazer chamada para entradas senão á proporção que fôr sendo necessario o dinheiro para fazer face ás despezas dos trabalhos da estrada, tendo-se em vista conservar uma quantia em disponibilidade, que faça frente a eventualidades e exigencias, que possam sobrevir, devendo porém sempre ser prevenido o Governo, ou o Ministro brasileiro em Londres, e demonstrada a sua necessidade perante qualquer delles.

3°. Qualquer renda liquida que tire a Companhia do trafego de uma ou mais secções da linha ferrea, que fôr aberta ao transitio

publico, será necessariamente abatida no juro que tiver de ser pago á Companhia para preencher o minimo de 7. por cento sobre o capital despendido.

20*. Todas as despezas, assim annuaes como semestraes, e quaesquer outras que constituem capital, que tem garantia de juro, deverão ser despezas reaes, e *bona fide* feitas, devidamente provadas ao Governo, de modo, e nas épocas que elle determinar.

O Governo terá o direito de mandar fazer os exames que julgar necessarios para fiscalisar a exactidão das despezas, e assegurar os meios mais adaptados e efficazes de levar a effeito a estrada de ferro e suas obras com a maior economia, tanto na construcção como na administração e custeio.

Para este effeito a Companhia franqueará ao Governo o exame de todos os seus livros, proporcionando-lhe demais quaesquer outros esclarecimentos de que possa precisar.

21*. Para melhor verificação, assim das despezas como da receita e igualmente para a inspecção das obras em relação á sua execução, em conformidade dos planos que se approvarem, o Governo nomeará em Londres um director, o qual será o Ministro brasileiro alli residente, ou quem suas vezes fizer, e em S. Paulo um inspector da estrada, o qual será o presidente da provincia.

Fica declarado que estes dous empregados, pelo simples facto de suas nomeações, são considerados investidos dos poderes que aqui se lhes outorgam, independentemente de nomeação particular para este fim.

22*. O director brasileiro em Londres, tendo todos os direitos que competem aos membros da directoria, será convidado para todas as sessões da mesma, assim como para os trabalhos de suas comissões.

23*. Para o exame de livros, e em geral de quaesquer contas, das quaes possa resultar onus maior no quantitativo do juro, o director brasileiro poderá nomear um delegado seu, o qual será um negociante dos mais acreditados da praça de Londres.

Para este mesmo fim o inspector da estrada de ferro em São Paulo poderá nomear um delegado, o qual será um empregado da Thescuraria Geral escolhido dentre os de maior categoria.

Se, porém, se tratar de exames de machinas ou de execução de plano da obra, os delegados, assim do director como do inspector, serão engenheiros dos mais idoneos.

Esta disposição não embarga que o Governo nomeie inspectores especiaes para exercerem as funções de que aqui se trata.

24*. Se em qualquer tempo depois de completa e aberta toda a linha da estrada de ferro, seu andamento fôr interrompido por seis mezes em qualquer secção por qualquer causa que o Governo julgue que a Companhia podia ter evitado, a garantia e o pagamento do juro por toda a linha cessarão, e só recommearão quando a linha inteira fôr de novo posta em andamento.

Se antes da abertura de toda a linha, alguma secção já aberta ao publico vier a fechar-se por qualquer causa que o Governo julgue que a Companhia podia ter evitado, o juro que se pagar por esta secção cessará, e delle ficará exonerado o Governo, não só pelos seis mezes em que ella estiver fechada, como por cada um dos seis mezes seguintes, enquanto ella assim continuar.

25°. Se a Companhia em qualquer tempo julgar conveniente renunciar á garantia do juro, podel-o-ha fazer indemnizando o Governo geral e o da provincia de S. Paulo de quaesquer desembolsos, que tenham feito por conta da mesma garantia.

Neste caso, cessa a ingerencia que o Governo tem sobre os negocios da Companhia, e a parte de lucros, que lhe compete, na conformidade do art. 33, salvo porém o direito, que lhe fica, de reguar a tarifa de transporte pelo art. 34, direito que subsistirá, bem como o de manter a policia e segurança da estrada.

26°. A Companhia, além da directoria em Londres, terá nesta Corte, e bem assim em S. Paulo, um logar determinado, onde trate de seus negocios, em que archive os papeis, que nelle devam existir, assim como um superintendente devidamente autorizado para represental-a perante o Governo geral, provincial e autoridades em tudo que fôr relativo aos interesses da mesma Companhia.

27°. Ficam desde já submittidas á approvação do Governo as plantas já levantadas da estrada de ferro, afim de que mande proceder aos exames convenientes, tanto sobre ellas como sobre os respectivos orçamentos; mas, ainda quando approvadas, poderá a Companhia propôr os melhoramentos ou alterações que possam ser de novo conhecidos, e julgados preferiveis, quer sobre a linha da estrada, quer sobre o modo de tracção ou impulso, acompanhando-as de novas plantas, orçamentos e mais esclarecimentos necessarios nara que o Governo resolva como melhor entender.

28°. Em todo caso a linha da estrada de ferro será em toda a sua extensão uma linha singela, o que não exclue o estabelecimento das linhas de esperar, e desencontre que forem necessarias para seu effectivo serviço. Deverá todavia a Companhia obter terreno sufficiente para as obras de uma linha dobrada para todo o tronco principal da estrada; bem assim certas obras, como pontes sobre grandes rios, viaductos, tunneis, aterrados, etc., serão desde o principio construidas com sufficientes proporções para a linha dobrada, se fôr calculado ser isso mais economico em razão de vir a ser necessaria uma linha dobrada.

Ella será construida pelo modelo das boas estradas de ferro da Europa.

Os pormenores da construcção, direcção intermediaria, segurança e vantagem das obras serão marcados posteriormente pelo Governo sobre a apresentação dos trabalhos dos engenheiros com as plantas e orçamentos respectivos e sobre um relatório circumstanciado do engenheiro em chefe, que especificará os melhoramentos e systemas modernos preferiveis para taes obras e seus accessorios.

Fica estipulado que a apresentação de taes trabalhos e de quaesquer outros necessarios para a construcção das obras nunca poderá exceder o prazo marcado no art. 4º para serem principiadas, sob pena de ser ella multada na quantia de quatro contos de réis; e se dentro de mais um anno não apresental-os, além de igual multa, caducarão estas condições.

Não obstante esta estipulação, o systema definitivo da linha, que tem de transpor a serra do Cubatão de Santos, bem como dos respectivos vehiculos de transporte, poderá ficar dependente de posterior e especial accôrdo com o Governo, afim de obterem-se os mais amplos esclarecimentos. No entretanto, effectuar-se-ha o tran-

sito pela melhor localidade e systema provisório, que fôr possível, com a approvação do Governo.

Se o Governo julgar conveniente, antes de dar a sua approvação, mandar examinar por engenheiros seus os ditos trabalhos, serão os engenheiros da Companhia obrigados a prestar-lhes todos os esclarecimentos que lhes forem exigidos, não correndo todavia os prazos contra a Companhia no caso de demora por parte dos engenheiros do Governo.

Se dentro de tres mezes depois de apresentados os ditos trabalhos, o Governo não oppuzer objecção, entender-se-ha que são approvados, e poderão ser postos em execução pela Companhia.

As objecções do Governo serão examinadas de accôrdo com o engenheiro ou engenheiros da Companhia, chamados para esse fim.

29°. Se todavia a Companhia discordar da decisão do Governo quanto á insufficiencia de seus planos e orçamentos, recorrer-se-ha ao juizo arbitral, para este decidir o ponto de discordancia entre as partes.

Para esse fim cada uma das partes nomeará um engenheiro. Se estes não concordarem, cada uma indicará mais um engenheiro, e dentre os dous aquelle que fôr escolhido pela sorte decidirá a questão.

Este mesmo juizo arbitral servirá para os casos em que o Governo não ache adequadas e sufficientes as obras construidas pela Companhia.

30°. Se a divergencia porém versar, não sobre essas materias profissionais, e sim sobre seus direitos ou deveres, e seus respectivos interesses, a questão será decidida definitivamente por tres arbitros, um dos quaes será nomeado pelo Governo, outro pela Companhia, e o terceiro por accôrdo de ambas as partes. Se porém não concordarem na nomeação deste terceiro, o Governo apresentará tres nomes dentre os conselheiros de Estado, e a Companhia outros tres, que devem residir no Brazil; e se residirem fóra d'elle correrão por conta da Companhia todas as despezas de viagem e estada, e desses seis se tirará por sorte um, cujo voto será decisivo.

Quando houver qualquer desintelligencia entre o Governo e a Companhia, para a decisão da qual seja necessario o juizo arbitral qualquer das partes dará aviso á outra dessa necessidade, e do nome do arbitro escolhido. Se dentro de 90 dias da data do aviso, a outra parte deixar de nomear o seu arbitro, e de intimar sua nomeação á 1ª, o ponto em questão será considerado como concedido e abandonado pela parte assim em falta.

31°. O acto de sorteamento será praticado em Londres, sob a presidencia do Ministro brasileiro, e em presença dos membros da directoria, os quaes assignarão juntamente com elle o termo que se lavrar.

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

Nos casos em que possa ser duvidoso para que lado pende a decisão dos arbitros, pertence a estes o direito de resolver quem pagará as custas.

32°. Durante o privilegio a Companhia perceberá os preços de transporte de mercadorias e passageiros segundo uma tabella que o Governo, de accôrdo com ella, organisará, conforme as seguintes bases:

1°. Para os generos de producção do paiz, que se destinam principalmente á exportação, como o café, assucar, algodão, fumo, couros e outros semelhantes, o maximo do preço não excederá de 20 réis por arroba em legua de tres mil braças; e para as de alimentação, como feijão, milho, arroz, farinha, queijos, batatas, toucinho, carne e outros semelhantes, não excederá de 15 réis por arroba pela mesma distancia.

Este será tambem o maximo dos generos alimentares de importação taes como o sal, farinha de trigo e peixe salgado.

2°. Para os generos de importação não comprehendidos no numero antecedente, o maximo do preço será de 30 réis pelo mesmo peso e distancia.

3°. Poderão ser sujeitos a uma tarifa mais elevada do que as dos ns. 1 e 2, quer sejam de exportação quer de importação, os objectos que, em consequencia de seu grande volume e pouco peso são de desvantajosa conducção, como — mobilia, caixas com chapéus, e outros semelhantes, podendo nestes casos o preço elevar-se até o dobro do das respectivas classes.

4°. Dependerão de uma tarifa mais elevada do que a precedente os artigos de conducção perigosa, como — a polvora, e os de maior responsabilidade para a Companhia, em consequencia de sua fragilidade, taes como — pianos, louça, vidros, etc., ou os de grande valor e pequeno peso, como — ouro, prata, joias, moeda papel, etc.

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

6°. O maximo do preço de transporte para os passageiros de 1ª classe será de 600 réis por legua de 3.000 braças, para os de 2ª classe 400 réis, e para os da 3ª de 200 réis.

A Companhia fará tres divisões de assentos ou logares para os passageiros, com as necessarias accomodações e com as designações da 1ª, 2ª e 3ª classes de viajantes.

A fôrma dos vagões adoptada em Inglaterra será tomada por modelo, com as alterações que o clima e outras considerações exigirem. Tudo quanto fôr relativo á bagagem e preços será regulado com a maior clareza e precisão. Fixar-se-ha um preço proporcionalmente mais elevado para as viagens pequenas do que para as mais longas. Far-se-ha um abatimento nos preços para as pessoas que viajarem regularmente entre certos pontos.

7°. Os comboios especiaes e extraordinarios para o serviço de particulares, assim como os vagões separados para familias, sociedades, os grupos de passageiros serão sujeitos a regras especiaes, as quaes, depois de fixadas, serão applicadas a todos.

8°. As listas dos preços autorisados serão impressas, e expostas em um logar proeminente e accessivel de cada estação. As horas de partida e chegada de cada comboio serão declaradas nas ditas listas.

9°. Os preços serão os mesmos para todos, exceptuados os privilegios concedidos neste contracto ao Governo para o serviço publico.

Estabelecer-se-ha diminuições e isenções de preços a favor das crianças menores de 12 annos e das menores de 3 annos.

10ª. Nenhuma despeza de armazenagem será exigida pela Companhia pelos objectos entregues nos seus depositos, salvo o que fôr estipulado no respectivo regulamento, por qualquer demora que haja em expedil-os, quando ella não tenha sido exigida pelos seus donos, qualquer que seja o motivo dessa demora.

11ª. A companhia não cobrará taxa alguma adicional por carregar ou descarregar, por armazenagem ou deposito de objectos, se essa despeza não estiver expressamente mencionada na tabella dos preços de transporte.

12ª. A Companhia será obrigada a transportar nos seus comboios todos os objectos, que forem trazidos ás suas estações, e ás regras para a ordem de preferencia, se forem necessarias outras além da propriedade de sua entrada nas estações, serão estabelecidas com clareza na dita tabella, e as mesmas para todos, á excepção dos casos de preferencia a favor do Governo, a bem do serviço publico.

13ª. Quando os dividendos da Companhia montarem a 10 %, o Governo terá o direito de exigir os comboios de meio preço para os passageiros de 3ª classe, como existem nas estradas de ferro inglezas, sob a denominação de comboios do Governo.

33ª. Quando os dividendos da Companhia excederem a 8 % ao anno, o excesso de taes dividendos será repartido igualmente entre o Governo e a Companhia, sendo a parte destinada áquella uma compensação pela responsabilidade a que se submete pela garantia de juro.

Da parte que pertencer ao Governo será deduzida uma quota proporcional para a provincia de S. Paulo.

Esta divisão de interesses entre o Governo e a Companhia só terá logar durante o tempo em que subsistir a garantia de juro.

34ª. Quando os dividendos da Companhia tiverem sido maiores de 12 %, em dous annos consecutivos, terá o Governo o direito de exigir della redução tal nas tarifas, que faça entrar os referidos dividendos dentro do maximo de 12 %. Se em qualquer tempo os dividendos forem menores de 7 % deverão ser reformadas as tarifas, afim de se fazerem as alterações necessarias para obter-se maiores dividendos.

35ª. No fim dos 90 annos deste contracto cessa o privilegio concedido á Companhia; esta, porém, conservará a plenitude de seus direitos sobre a estrada de ferro e seus pertences, podendo usar della e custea-la como bem lhe aprouver, salvo sempre o direito de desapropriação que o compete ao Governo.

36ª. Se o Governo julgar conveniente effectuar a desapropriação da estrada de ferro, com todas as suas ramificações, podel-o-ha fazer debaixo das seguintes condições:

1ª. A desapropriação não poderá ter logar antes de 30 annos depois da abertura de toda a linha ao publico; excepto por livre e especial accôrdo da Companhia.

2ª. O termo do resgate será calculado pelo termo médio do rendimento liquido dos ultimos cinco annos, comtanto que esse rendimento não seja menor de 7 %.

3ª. A Companhia receberá do Governo uma somma em fuílos publicos, que dê igual rendimento. (

34°. Se depois de haver adquirido a propriedade da estrada e suas ramificações decidir o Governo arrendar sua administração e exploração, em igualdade de condições será a Companhia preferida.

37°. O Governo prestará á Companhia, por meio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa sejam respeitadas os guardas e empregados, que a Companhia tenha estabelecido para velarem na observancia de seus regulamentos e manterem a policia da estrada de ferro.

38°. E' permittido á Companhia para este fim, e para conseguir conservar a ordem nas estações e nas linhas da estrada, ter á sua custa um certo e limitado numero de guardas, que poderão andar armados; estes guardas, porém, ficarão sujeitos á inspecção das autoridades locais e deverão ser cidadãos brasileiros.

39°. Nos regulamentos que o Governo deve promulgar, em conformidade do § 14 do art. 1º da Lei de 26 de julho de 1852, se estabelecerão as regras policiaes necessarias para segurança da estrada e seu custeio regular, afim de prevenir qualquer perigo que possa ser causado por estranhos, ou mesmo por empregados da Companhia.

Nesses regulamentos o Governo imporá as penas e multas para que está autorisado, e se estas forem insufficientes solicitará maiores do Poder Legislativo.

40°. Se a Companhia descobrir na linha de seu privilegio minas de carvão, pedra calcarea, ferro, chumbo, cobre ou quaesquer outras, mesmo de metaes preciosos, poderá exploral-as, sem prejuizo dos direitos adquiridos por outros, devendo dar parte immediatamente ao Governo para que lhe sejam demarcadas as datas e estipuladas as condições do seu gozo.

Outrosim, se a Companhia desejar obter alguma concessão ou compra de terras devolutas para remunerar os operarios que empregar, ou para alguma empreza agricola, dirigir-se-ha ao Governo para obtel-as nos termos, mais favoraveis permittidos pelas leis ou regulamentos do Governo.

Para o fim de explorar taes minas, ou cultivar taes terras formarã companhias separadas, afim de que os interesses e contas da estrada de ferro sejam inteiramente distinctos de taes emprezas.

Estas companhias pagarão ao Estado os mesmos direitos que pagam os particulares.

41°. No caso de que o Governo queira que alguns engenheiros seus se instruam na construcção das estradas de ferro, a Companhia os admittirá para que assistam a todos os trabalhos da empreza.

42°. A Companhia não poderá emittir acções negociaveis sem que sejam previamente approvados os seus estatutos, devendo ser estrada de ferro sejam inteiramente distinctos de taes emprezas.

43°. Quando se julgar conveniente prolongar a linha de ferro de Jundiaby até o rio Claro, ou outro ponto, ou construir outras linhas de ferro em seguimento da estrada contractada, ou pontos della, será a Companhia preferida para essas emprezas, em igualdade de condições, a qualquer outra companhia, ou pessoas que se propõham a tomal-as.

44°. As penas de perda de privilegio e garantia de juro, nos casos que tem logar por estas condições, não poderão ser impostas senão por decreto expedido em virtude da Resolução de Consulta do Conselho de Estado.

45°. Fica entendido que no caso de serem as empresas do artigo 43 dadas a outra companhia, por ter ella offerecido melhores condições, a Companhia de que tratam estas condições não poderá oppor-se á junção das novas estradas e ramificações ás suas linhas.

Neste caso terá o Governo o direito de regular a policia do serviço e a taxa das tarifas que as novas linhas devem pagar á Companhia.

Por seu lado esta Companhia adquirirá igual direito com igual gaus ao uso das novas linhas que se vierem juntar á da sua estrada.

Nenhuma das companhias poderá receber passageiros e mercadorias nas linhas que lhe não pertencerem, salvo por mutuo consentimento, ficando sómente estabelecido o direito de transito. Quaesquer questões que possam suscitar-se a este respeito serão decididas por arbitros, pela fórma estabelecida no art. 30.

46°. A velocidade dos comboios, a qualidade dos vagões das tres classes, quaesquer penas que se tiverem de impôr e as providencias necessarias, afim de assegurar ao publico a regularidade do serviço por parte da Companhia, e a esta o pagamento das passagens e fretes a que tem direito, formarão o objecto de regulamentos policiaes organizados pelo Governo de accôrdo com a Companhia.

47°. A Companhia fornecerá ao Governo todos aquelles dados estatisticos que elle exigir do trafego que houver pela linha, das sommas recebidas por diversos titulos, das distancias percorridas, etc., etc.

48°. Nem a approvação dada pelo Governo a quaesquer planos entregues ou indicados pela Companhia, nem a decisão dos arbitros no caso de discordancia entre o Governo e a Companhia poderão em caso algum exonerar-a de sua responsabilidade, quanto á insufficiencia de quaesquer das obras construidas conforme estas condições.

Qualquer alteração que possa ser necessaria em alguma das obras depois de concluidas será feita por conta da mesma Companhia, e seu custo não será considerado como parte do capital que tem garantia de juro. Se, porém, alguma reconstrução ou reedificação fôr considerada pelo Governo ou pelos arbitros do art. 29 como tendo sido causada, não por insufficiencia da obra, mas por casos de força maior, como inundações, furacões, terremotos, que não podiam ser provenientes pela Companhia, a despeza feita em tal caso com a reconstrução ou reedificação das obras damnificadas será adicionada ao capital garantido.

49°. Se a estrada de ferro e todos os seus pertences não se acharem em estado satisfactorio de conservação, o Governo ordenará á Companhia o cumprimento do seu dever. Havendo a este respeito divergencia entre o Governo e a Companhia, se decidirá a questão pela maneira prescripta no art. 29.

50°. Se alguma alteração para o futuro vier a fazer-se na organização dos Ministerios ou no Conselho de Estado, todos os direitos, faculdades e attribuições ora pertencentes por estas condições ao Ministerio do Imperio e a respectiva secção do Conselho de Estado deverão pertencer ao Ministerio ou Secção do mesmo Conselho que fôr encarregado das obras publicas, estradas, canaes, vias-ferreas, etc.

Palacio do Rio de Janeiro, 26 de abril de 1856. — *Luitz Pedreira do Couto Ferraz.*

1857

DECRETO N. 1930 — 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 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, 26 de abril de 1857. 36º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Regulamento

CAPITULO I

CONSTRUCÇÃO E CONSERVAÇÃO

Art. 1º. 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 concernente ao arruamento, esgoto das aguas, edificação lateral, e quaesquer outras na parte em que não forem contrariadas pelas disposições do presente Regulamento.

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

Art. 3º. Na cidade do Rio de Janeiro e nas capitães 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 publica porque então será o transitto sujeito ás regras especiaes que o Governo julgar conveniente prescrever.

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

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 cada anno, sob as penas impostas nas Posturas Municipaes da Côrte para os que não cumprem semelhante obrigação em seus terrenos.

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

Art. 6º. Se 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 divisorios, 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. 7º. Sempre que qualquer pessoa tiver de edificar muro ou parede nas divisas da estrada de ferro, compete á administração desta marcar o arruamento.

Art. 8º. 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 regularisar as construcções.

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

As estações, os armazens e mais dependencias ficam sujeitas ao direito commum em relação aos vizinhos 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 abyrem, 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 arrear os mastros, se assim o exigir a altura das pontes, que serão fixas.

Art. 12. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos públicos, 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 despesas com os 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 públicos, com o fim de melhorar os cruzamentos, ou de diminuir o seu nu-

metro, 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 atravessar a superior ou inferiormente ou quando for absolutamente indispensavel, ao nivel, comtanto que não lhe imponham 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 de 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. Se 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 lado.

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 for 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 darem communicação.

Art. 18. A administração da estrada de ferro poderá recusar passagens sobre os trilhos, quando assim julgar conveniente, a particulares, e fechar as que tiver concedido, comtanto que pague as devidas indemnisações, ou compre os terrenos privados de 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 fazem rampas lateraes, subindo ou descendo, as quaes nunca terão maior declive do que 5 %, podendo todavia ter declive inferior a 5 %, uma vez que o seu cumprimento não exceda a cinco braças.

Art. 20. A administração de uma estrada de ferro será sempre obrigada a dar esgoto ao leito da estrada e 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 ninguém poderá depositar materiaes inflammaveis, nem construir casas cobertas de sapê, folhas de palmeira, casca de pão ou de qualquer substancia inflammavel.

As que já existirem serão reformadas ou mudadas mediante indemnisação.

Os infractores não terão direito a reclamação alguma, em caso de incendio ou explosão produzida por faiscas da fomalha 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 de colheita.

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

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

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

Art. 26. E' prohibido:

1°. Fazer cavas em lugares de onde as chuvas possam levar as terras para as valletas de esgoto da estrada de ferro.

2°. Atulhar as valletas por qualquer modo.

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

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

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

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

7°. Deixar animaes mortos á flôr 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 desastro:

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

2°. 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°. Arrancar a gramma ou outras plantas dos taludes.

4°. Derribar os postes e marcos.

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

Peras: multa de 100\$ além das mais em que incorrerem segundo o Código Criminal.

Art. 28. Não estando murados ou edificados os terrenos lateraes á estrada de ferro, poderá a administração desta por ocasião de reparos depositar temporariamente materiaes nos ditos terrenos e tirar os de que carecer durante as obras que estiver fazendo, comtanto que indemnisse os prejudicados por qualquer danno 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 as suas dependencias assignaladas na planta não serão sujeitas á policia municipal.

O governo imperial as fará inspecionar 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, enquanto 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 senão depois que o infractor fór 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 lugar 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 consigo 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 evitar 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 fór 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 anticipação de oito dias pelo menos.

Exceptuam-se os casos em que o contrario exigir a segurança publica, nos quaes a administração da estrada se submeterá 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 vizinhanças 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 poderão incorrer pelas infracções que commetterem, serão definidas em regimento especial approvedo pelo Governo.

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

Pena: cinco mil réis de multa.

Em qualquer destas excepções os dous guardas mais proximos arcrarão 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 de comboios sómente poderá trazer tambem armas de fogo.

Art. 44. A administração de qualquer estrada de ferro terá o direito de ceter os animais, que se 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 da ferro.

Se alguma se abrir abusivamente não se poderá, para conser-val-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 fe-cnados, 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 guarda 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 pelas infracções dos regulamentos.

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

Pena: cincoenta mil réis 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 co-meçando o serviço em tres dias, o participará ao chefe da estação mais proxima, o qual fará por escripto segunda intimação, mar-cando o prazo de cinco dias.

Art. 50. Findo o segundo prazo, terá a administração da es-trada 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 todos lançados para a parte do dominio particular, ao qual pertencerão, salvo se a cerca tiver sido feita pela administração da estrada de ferro.

Art. 52. Penetrando no recinto da estrada ou parando nos cru-zamentos qualquer pessoa estranha, salvas 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 al-tendido a prenderá.

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

Art. 54. O guarda, que nestes casos effectuar uma prisão con-duzirá o preso á estação mais proxima, se 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 do art. 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 se quizer pagar na estação, a que fôr conduzido ou remetido, 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 accções 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 remetidos 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 remetidos á estação que existir na séde da administração central, e virão acompanhados de informação escripta do dia e lugar em que foram achados.

Art. 62. Estes objectos serão recolhidos a um deposito e registados em livro especial, rubricado na fórma do art. 55.

Art. 63. De tres em tres mezes se publicará a lista dos objectos existentes no deposito, e os que não forem reclamados em dez dias da data do annuncio serão remetidos ao deposito publico, onde a seu respeito se procederá segundo a legislação concernente aos bens do 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 precedentes 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 da pessoa commissionada, segundo o artigo antecedente, que assistio á experiencia, suspende o emprego da locomotiva; mas a administração da estrada pôde exigir nova experiencia em presença de arbitros, que decidirão sem appellação.

Art. 68. Serã 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 ou 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 ocorrerem na duração da machina.

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

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

Art. 70. Cada comboio serã 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 poderã ir na retaguarda ou empurrando os carros nas manobras das estações, em casos de accidentes, ou por motivos imperiosos e imprevistos. Nestes mesmos casos só poderã ir por esta fórma até a linha de desencontro (*Jornot*) mais proxima, e a velocidade nunca excederã de duas leguas por hora.

Art. 72. Nos comboios haverã um chefe a que obedecerã todos os outros empregados. Haverã tambem pelo menos um machinista e um foguista para cada machina.

Art. 73. Deverã haver pelo menos um guarda-freio por cada trem de seis carros, dous por trem de 7 a 12, tres por trem de 19 a 24, cinco para 25 carros e assim por diante.

Art. 74. Cada comboio deverã 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 marcarã, quando lhe fór apresentada a planta da estrada de que trata o art. 31.

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

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

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

Art. 77. Cada carro de viajantes deverã conter:
Exteriormente a indicação da classe, numero do carro e nome da Companhia proprietaria.

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

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

Em cada carro ou compartimento de carro haverã 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 materiaes, ficarão responsaveis civil e criminalmente por todos os accidentes, que dahi resultarem.

Art. 80. O Governo poderá exigir que no lugar 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 esta incumbe estabelecer as regras que se deverem seguir nos casos de pedidos 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 instituir 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 lugar, cujo bilhete houver comprado.

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

Art. 83. No preço do transporte do viajante se comprehenderá o das suas bagagens, comtanto que não tenham peso maior de tres arrobas, e um volume excedente de doze 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. Se o viajante ao comprar o bilhete declarar que leva na bagagem dinheiro, joias, pedras preciosas, ou quaesquer objectos notoriamente excedentes em valor aos que communmente 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 do uso ordinario dos viajantes, e não outros valores não manifestados, embora se prove que existiam.

Art. 86. Se a administração vender para a mesma hora bilhetes que excedam as facultades do comboio será obrigada a fazer partir outro comboio sem mais demora do que a indispensavel á policia da estrada e a segurança do transitio. 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 provisões, 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 dará o comboio em movimento.

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

Art. 90. Salvo caso de força maior, nenhum comboio deverá parar senão 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 dous pontos, se 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 do desembarque.

Art. 92. Em qualquer estrada de ferro deverá haver um regimen de signaes approvedo pelo Governo.

Além do telegrapho electrico e dos signaes usados nos comboios, se empregarão signaes fixos na entrada das estações, nos cruzamentos ao nivel de ruas publicas, nas bifurcações, e em todos os pontos que pela maior possibilidade de accidentes se poderem 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, tranca ao transitto ordinario, a velocidade não excederá a duas leguas por hora, ou seja motor ou 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.

Se, 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 derrubar matto nas vizinhanças 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. Se algum dos crimes de que tratam os dous artigos antecedentes fôr commettido por uma reunião de pessoas que constitua sedição, rebelião, 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, se destes não resultarem ferimentos ou mortes, serão punidos com as penas estabelecidas nos regulamentos da estrada.

Havendo ferimentos ou mortes, serão além disto processados e punidos na fórma do Código Criminal.

Art. 100. O machinista ou foguista que abandonar o comboio antes de completar a viagem redonda que principiou, será punido com prisão de 6 mezes até 2 annos, salvo á administração da estrada o direito de demissão.

Art. 101. Qualquer comboio poderá transportar, além das malas do Correio, cartas de 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. É prohibido a qualquer passageiro:

- 1º. Viajar nos carros sem bilhete.
- 2º. Viajar em carro de classe superior da que faz menção o seu bilhete.
- 3º. Entrar ou sair sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir.
- 4º. Sair em qualquer logar que não seja nos pontos da estação, e estando o comboio completamente parado.
- 5º. Passar de um para outro carro, ou debruçar-se para fóra.
- 6º. Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para este fim, se a administração julgar conveniente estabelecer-os; e nas salas das estações, em quanto ahí permanecerem senhoras, salvo se a sala tiver aquelle destino especial.
- 7º. Entrar nos carros (embora com bilhete) em estado de embriaguez, indecentemente vestido, ou levando consigo cães, ou paoctilha 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 mordaga nos carros de animaes, aos preços da tabella para carneiros.

Art. 104. Qualquer individuo que infringir as disposições do art. 102, será advertido com civildade pelos empregados da estrada de ferro: se depois de 1ª e 2ª admoestações persistir na infracção, será posto fóra do estabelecimento, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado se não tiver começado a viagem.

Se 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:

- 1º. Generos de importação em geral.
- 2º. Ditos de exportação.
- 3º. Ditos alimenticios sejam importados, ou produzidos no paiz, não comprehendidas as bebidas espirituosas.
- 4º. Carvão, lenha, materiaes para construcções, excepto madeira.
- 5º. Estrumes e outras substancias de utilidade á lavoura e de valor insignificante em relação ao volume.
- 6º. Madeiras em geral.
- 7º. Animaes vivos de diferentes especies.
- 8º. Viajantes das tres classes.
- 9º. 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 cada 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:

- 1º. Qualquer massa indivisivel pesando mais de 10 arrobas.
- 2º. Qualquer volume excedendo a 50 palmos cubicos.
- 3º. Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobílias, pianos e outros.
- 4º. Os de conducção perigosa, como polvora e outras materias inflamaveis.
- 5º. Os de grande valor, como moeda, metaes preciosos e outros desta natureza.
- 6º. Os volumes de bagagem excedente á permittida segundo o artigo 82.

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, se não lhe convierem.

Art. 109. No calculo dos fretes as fracções da legua, arroba, ou outra unidade serão contadas por unidades inteiras, se excederem de $\frac{1}{2}$ e por meias unidades se 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 remetidas 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 convido o dono na demora.

Quem quizer ser preferido para uma remessa immediata, com preferição 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, verificada a sua identidade a contento da administração, poderá recebê-las, 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 o carimbo da entrega, será a administração da estrada responsavel pelas cargas extraviadas; salvos os casos em que na fórma das leis cessar esta responsabilidade.

Art. 116. A responsabilidade porém comprehendêrá sómente o valor real e immediato dos volumes extraviados, e não os lucros que de 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.

Se antes de descobrir-se a fraude extraviar-se um destes volumes, só 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, com tanto que:

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

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

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

Art. 121. Se 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 empresa de estrada de ferro, individual ou collectiva, estende-se não sómente aos terrenos e bemfeitorias comprehendidas nas plantas, mas também ás minas de carvão, de arêa e ás pedreiras, ou quaesquer materiaes necessarios ás construcções situadas nas visinhanças da estrada.

Art. 123. Os proprietarios de laes 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 também durante as obras de conservação e reparos que exigirem o emprego dos materiaes.

Art. 125. As pedreiras e minas sujeitas á explosão, situadas nas immedições 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. Se 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 communicacão, ou para qualquer outro fim, será obrigada 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 previamente fiança a contento da administração da estrada de ferro com recurso para o Governo na Côrte e para os presidentes nas 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 communicacão ou outra obra publica, anteriormente existente.

Se porém o prejuizo fôr causado á propriedade particular, haverá opção entre a indemnisação 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 indemnisações que forem devidas, sem prejuizo do que a tal respeito dispuzer a legislação que regular a exploração e a lavra de laes minas.

Art. 129. A concessão para lavar, 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 se celebrarem com os respectivos empregarios.

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 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 necessários.

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 estatísticos 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 da estrada de ferro, se estas á 1ª 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, se o julgar necessario, ouvir novamente as partes; feito o que julgará sem appellação, podendo impor 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 daquello artigo poderá appellar para o engenheiro fiscal do Governo.

Se 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 de termo.

Se, porém, o chefe do comboio expellir alguém, 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 tem os fiscaes municipaes para as multas por infracção de posturas.

As que, porém, recaírem em empregados da estrada serão impostas pela administração. A esta pertencerão umas 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-a 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 ellas causado, com tanto 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 vizinhos, 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 regularisar e aformosear as ruas publicas.

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

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

Art. 140. Se 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 se a segurança do transitto 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 sujeitas 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, salva a excepção do artigo precedente.

Art. 145. Sempre que a Administração superior, ou directoria de qualquer estrada de ferro tiver sua sede fóra do paiz, serão exercidas por seus agentes, superintendentes ou representantes no Imperio, as funcções que neste Regulamento se commettem á admi-

nistração quando forem de natureza que em consequencia de sua ausencia não possam ser por ella 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 instruções.

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. Se alguns proprietarios visinhos entre si se combinarem para construir 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 dous ultimos casos, o caminho de ferro não poderá tomar a frete viajantes nem cargas, sem licença do Governo, ficando porém sujeitos pelo facto da concessão á regra geral das estradas de ferro, no que forem applicaveis.

Art. 150. Os ramaes de quaesquer especie, que forem necessarios para chamar freguezia para a estrada de ferro gozarão sempre do direito de desapropriação dos respectivos terrenos e benfeitorias. 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 saída de mercaderias, e quaesquer que se julgarem importantes, serão rubricados pelo presidente da Companhia quando este fór de nomeação do Governo, no caso contrario, ou na ausencia ou falta d'aquelle, pelo engenheiro fiscal.

Qualquer dos dous poderá incumbir a rubrica a pessoa de sua confiança, por despacho lançado na 1ª folha.

Art. 154. Haverá em todas 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 estrada de ferro que tem actualmente contractos com o Governo, reclamarão no prazo de 8 mezes

da publicação deste Regulamento contra as disposições que lhes parecerem contrarias a seus contractos, os quaes neste caso serão respeitadas.

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 estas 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 Pereira do Couto Ferraz.*

DECRETO LEGISLATIVO N. 912 — DE 26 DE AGOSTO DE 1857

Autoriza o Governo para proporcionar a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II os meios de levantar por um emprestimo, contrahido dentro ou fóra do Imperio, um terço do capital fixado para sua empresa.

Hei por bem sancionar e mandar que se execute a resolução seguinte da assembléa geral legislativa:

Art. 1º. O Governo fica autorizado para proporcionar á Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II os meios de levantar por um emprestimo, contrahido dentro ou fóra do Imperio, um terço do capital fixado para sua empresa, e que goza de garantia de juros, debaixo das clausulas seguintes:

§ 1º. O Governo poderá prestar simplesmente a sua garantia aos juros e amortização do emprestimo que a Companhia contrahir, ou tornar a si todas as operações, negociando o emprestimo, emitindo apolices, e obrigando-se directamente ao pagamento do juro e amortização.

§ 2º. Em qualquer dos casos estipulará com a Companhia as condições com que este favor lhe é concedido, comtanto que não augmente os encargos do thesouro geral e provincial.

§ 3º. O juro e amortização annuaes não poderão exceder a 7 por cento do capital emprestado.

Art. 2º. Fica tambem o Governo autorizado para conceder os favores da presente lei ás companhias nacionaes, ou estrangeiras, que emprehenderam, ou vierem a emprehender a construcção e exploração das estradas de ferro de Pernambuco, Bahia, e S. Paulo, comtanto que estejam em condições semelhantes ás da Estrada de D. Pedro II, isto é, que se tenham constituido e tenham levantado e empregado effectivamente nas obras da estrada, pelo menos, 20 por cento do capital a que é dada a garantia de juros.

Art. 3º. Fica o Governo igualmente autorizado para subscrever até um terço das acções das companhias de estrada de ferro, a que se tem concedido garantias de juros, mediante claras e justas condições convencionadas com as respectivas directorias, e ainda que taes companhias se não achem nas condições exigidas pelo artigo antecedente.

Neste caso o Governo fará quaesquer operações de credito dentro ou fóra do paiz para realisar as entradas das acções que houver subscripto.

Art. 4º. Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

O Marquez de Olinda, Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar.

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

Com a cubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

LEI N. 939 — DE 26 DE SETEMBRO DE 1857

Fixando a despeza e orgando a receita para o exercicio de 1858—1859

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 16. E' o Governo autorisado:

§ 6º. Despender no exercicio de 1857-1858, por conta das verbas dos §§ 10, 11, 19, 28, 31, 34, 35, 36, 37, 40, e 45 do art. 2º da Lei n. 884, de 1 de outubro de 1856, as mesmas sommas consignadas nos paragraphos correspondentes da presente Lei; e outrosim a de 550:000\$000, além da de 400:000\$000, e a de 17:254\$000 além da de 12:638\$000, consignados nos §§ 27 e 38 do mesmo art. 2º daquelle Lei, sendo applicadas ao pagamento dos juros de 5 % garantidos ás Companhias das Estradas de Ferro de D. Pedro II e de Pernambuco, e ás despezas procedentes da transferencia da Bibliotheca Nacional para o novo predio que foi adquirido e de compra de moveis para este.

Art. 21. As corporações de mão-morta que já gozam do direito de converter o producto de seus bens em apolices da divida publica poderão tambem fazer essa conversão em acções das Companhias de estradas de ferro garantidas pelo Governo.

Art. 23. E' igualmente autorisada para:

§ 1º. Conceder desde já á Companhia que se organizar para a construcção de uma estrada de ferro entre o porto de Tamandaré e o Rio Una, na provincia de Pernambuco, percorroado uma extensão nunca maior de 7.000 braças, todos os favores e isenções que julgar convenientes para a realisação dessa obra, menos a garantia de juros ou subvenção pecuniaria.

Art. 30. As mercadorias e quaesquer objectos pertencentes ás Administracões Provinciaes são isentos dos respectivos direitos de importação.

Art. 31. Ficam isentas de direitos de importação as machinas proprias para lavrar a terra e preparar os productos da agricultura, e bem assim para o serviço de quaesquer fabricas para os navios a vapor e para as estradas de ferro.

DECRETO N. 1980 — DE 28 DE SETEMBRO DE 1857

Concede á Companhia que incorporarem Luiz de Carvalho Paes de Andrade, e outros, privilegio exclusivo, por tempo de 66 annos, para construcção de huma Estrada de ferro, ligando o porto de Tamandaré á parte inferior do rio Una, com a extensão nunca maior de sete mil braças.

Attendendo ao que Me representaram Luiz de Carvalho Paes de Andrade, Antonio Marques de Amorim e Henrique Augusto Milet, e de conformidade com a Minha immediata resolução de cinco do corrente mez, tomada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado, exarado em consulta de tres: Hei por bem, nos termos do Decreto n. 641 de 26 de junho de 1852, e em virtude do art. da Lei n. 939 de 26 de setembro do corrente anno, conceder á Companhia que incorporarem, e que terá sua séde na cidade do Recife, privilegio exclusivo por tempo de sessenta e seis annos para construcção de uma estrada de ferro destinada a ligar o porto de Tamandaré á parte inferior do rio Una, na provincia de Pernambuco, com a extensão nunca maior de sete mil braças, mediante as condições, que com este baixam, assignadas pelo Marquez de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em vinte oito de setembro de mil oitocentos cincoenta e sete, trigesimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

Condições a que sefere o decreto desta data, para a construcção de huma Estrada de ferro, que deve começar no porto de Tamandaré, Provincia de Pernambuco, por meio de huma Companhia formada por Luiz de Carvalho Paes de Andrade, Antonio Marques de Amorim, e Henrique Augusto Milet.

1^a. O Governo Imperial concede á Companhia formada por Luiz de Carvalho Paes de Andrade, Antonio Marques de Amorim, e Henrique Augusto Milet, e cuja séde será na cidade do Recife, o privilegio exclusivo para a construcção de uma Estrada de ferro, que ligue o porto de Tamandaré á parte inferior do rio Una com a extensão nunca maior de sete mil braças.

2^a. A duração do privilegio será de sessenta e seis annos; com os seguintes favores e isenções.

3ª. Durante o tempo do privilegio, não se poderá conceder em-
prezas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de cinco
leguas, tanto de um, como de outro lado, e na mesma direcção deste,
salvo se houver accôrdo com a Companhia. Esta prohibição não
compreheende a da construcção de outros caminhos de ferro, que,
ainda partindo do mesmo ponto, mas seguindo direcções diversas,
possam approximar-se accidentalmente de algum ponto da estrada
privilegiada, ou ainda cortar-a, contanto que dentro da zona privi-
legiada não possam receber mercadorias, e passageiros.

4ª. Os pontos intermedios da linha contractada ficam depen-
dentes de accôrdo posterior entre o Governo e a Companhia, depois
que esta houver precedido a todos os exames, e trabalhos prepara-
torios, apresentando a respectiva planta, que será submettida a de-
finitiva approvação do Governo.

5ª. A Companhia poderá construir tambem linhas transversaes
do ferro, de madeira, ou de qualquer outra conveniente especie,
quando julgue de utilidade para facilitar o transito de generos, e de
passageiros para a linha principal; não gosando, porém, dos favores
para aquelles caminhos que á esta são concedidos, excepto os que
forem expressamente designados no contracto.

6ª. A Companhia deverá formar-se dentro de um anno contado
da data do presente Decreto; apresentar os planos no prazo de seis
mezes; começar os trabalhos dentro de um anno, e concluil-os den-
tro de tres, sendo os ultimos tres prazos contados da data da sua
formação.

7ª. A falla de cumprimento de qualquer das obrigações da con-
dição antecedente fará incorrer na multa de cinco contos de réis,
imposta pelo Governo. Paga a multa, o Governo poderá prorogar os
mesmos prazos, mas nunca por mais de um anno. Se pass do este
ultimo prazo, não estiver satisfeita a condição, além de outra multa
igual, perderá a Companhia o privilegio, e todos os favores conce-
didos, salvo se a mora for proveniente de força maior, reconhecida
pelo mesmo Governo.

8ª. Quando a Companhia tiver perdido o direito ao contracto
pela falta da conclusão da obra, conservará a propriedade da parte
feita, perdendo sómente o direito á continuação do gozo dos favores
que pelo contracto lhe tinham sido concedidos; e será neste caso
ainda responsavel pelo valor dos que já tiver recebido; dando-se
para este fim a hypotheca nas mesmas obras.

9ª. Poderá a Companhia usar do direito de desapropriar na
fórma das Leis em vigor, o terreno de dominio particular que fór
necessario para leito do caminho de ferro, estações, armazens e
mais obnas adjacentes, e pelo Governo lhe serão gratuitamente con-
cedidos, para os mesmos fins, os terrenos devolutos que houver, e
bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as in-
demnisações que forem de direito. Tambem o Governo lhe concederá
o uso das madeiras, e outros materiaes existentes nos terrenos de-
volutos, e de que a Companhia tiver precisão para a construcção
do caminho de ferro. Os favores deste artigo são extensivos aos
caminhos transversaes.

10ª. Ficam isentos de direitos de importação, dentro do prazo
marcado para a conclusão das obras, os trilhos, machinas e instru-
mentos que se destinarem á mesma construcção, e bem assim os
carros, locomotivas e mais objectos necessarios para começarem os

trabalhos da empresa. A mesma isenção he concedida ao carvão de pedra, durante o referido prazo, e o de mais cinco annos depois das obras concluidas, e a linha aberta ao publico em toda a sua extensão. O goso destes favores fica sujeito aos Regulamentos fiscaes para evitar qualquer abuso.

11°. A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a não empregar no serviço da construcção do caminho de ferro senão pessoas livres, que, sendo nacionaes, poderão gosar da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, o sendo estrangeiros, participarão de todas as vantagens que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

12°. Só terão direito de gosar da isenção do serviço activo da Guarda Nacional, e do recrutamento os nacionaes empregados pela Companhia, que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os seis mezes ao Presidente da Provincia, e assignada pelo seu Director; não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella contemplado o individuo que não tiver tres mezes de effectivo exercicio. Convencida a Companhia de qualquer abuso sobre este importante assumpto em detrimento do serviço publico, poderá ser multada pelo Governo na quantia de quatro contos de réis, e até perderá este favor em caso de reincidencia, se o Governo o julgar conveniente.

13°. O caminho de ferro não impedirá o livre transito dos caminhos actuaes, e de outros que para commodidade publica se abrirem; nem a Companhia terá direito de exigir taxa alguma pela passagem de outras estradas, de qualquer natureza, nos pontos de intersecção.

14°. O Governo poderá fazer em toda a extensão do caminho de ferro as construcções eapparelhos necessarios ao estabelecimento de uma linha telegraphica electrica; responsabilizando-se a Companhia pela guarda dos fios, e apparelhos electricos, e prestando-se a transportar gratuitamente os agentes da telegraphia, que viagem em razão do seu emprego. A Companhia terá o direito de fazer semelhante construcção, se o Governo a não quizer executar por sua conta; sendo neste caso gratuito o serviço prestado ao mesmo Governo.

15°. As malas do Correio, e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos Cofres Publicos, serão conduzidas gratuitamente pelo caminho de ferro. Igual vantagem terão dous passageiros ao serviço do Governo em cada viagem, e a carga não excedente de dez arrobas. O que demais acrescer a Companhia se obriga a transportar mediante o abatimento de vinte por cento do preço commum.

16°. Se o Governo mandar tropas para qualquer ponto, a Companhia se obriga a pôr immediatamente á sua disposição por metade da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir, e a empregar tambem nesta conducção os pertencentes ao Governo, que forem apropriados ao serviço da linha.

17°. Por igual preço fará a Companhia transportar os presos, e seus respectivos guardas, prestando o Governo os carros proprios, e com a necessaria segurança.

18°. Durante o privilegio, a Companhia perceberá os preços de transportes de mercadorias, e passageiros segundo uma Tabella que

o Governo, de accôrdo com ella, organizará conforme as seguintes bases:

1^a. Para os generos de exportação e de produção do paiz se formará uma Tabella cujo maximo será regulado nos Estatutos, tomando-se por base que o preço dos transportes nos primeiros dez annos não deverá exceder á metade do que actualmente exigem os almocreves, e depois daquelle prazo á quarta parte.

2^a. Para os generos de importação o maximo será de 30 réis pelo mesmo peso e distancia.

3^a. O preço da condução para os objectos de grande volume, e de pequeno peso, como sejam mobílias, caixões de chapéus, etc., poderá ser elevada no duplo. Tambem poderão ser sujeitos a uma Tabella especial os de condução perigosa como seja a polvora, &c., e os que em razão de sua fragilidade, como pianos, louça, vidros, etc., ou pelo seu valor, como prata, ouro, joias, etc., obrigarão a Companhia á maior responsabilidade; estes preços deverão ser especificadamente declarados.

19^a. Logo que a Companhia puder fazer dividendos de 12 por cento o preço do transporte será reduzido, reformando o Governo as Tabellas, ouvindo para este fim a mesma Companhia. De qualquer maneira haverá todos os cinco annos revisão das referidas Tabellas, para receberem as modificações que o bem publico, conciliado com o interesse da empresa, aconselhar.

20^a. Se o Governo entender de conveniencia publica effectuar o resgate da concessão do caminho de ferro, o poderá fazer, mediante prévia indemnisação á Companhia, que será regulada da maneira seguinte:

1^o. Não poderá ter lugar este resgate, salvo de accôrdo com a Companhia, senão passados vinte annos da duração do privilegio.

2^o. O preço do resgate será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos ultimos tres annos.

3^o. A Companhia receberá do Governo uma somma em fundos publicos, que dê igual rendimento.

21^a. Ficam concedidas á Companhia as seiscentas braças de terreno que actualmente estão destinadas para uso e serviço da Fortaleza de Tamandaré; sendo porém reservada a parte que fôr necessaria para o serviço da mesma Fortaleza, assim como para praças, ruas, cáes, e para edificios publicos, como Igreja, Casa do Camara, Escola, Cadeia, Alfandega Trapiches, e Officinas publicas; fica entendido que nesta concessão não se comprehendem os terrenos de marinha. Nos Estatutos se deverá assentar a base do maximo preço porque a Companhia poderá alienar esse terreno em favor de terceiros, ou por titulo de venda, ou por titulo de aforamento.

22^a. Para a edificação nesse terreno a Companhia apresentará ao Governo no prazo de seis mezas, contados da sua formação, a planta do terreno com um plano de edificios regulares; e sómente depois da approvação deste he que será effectuada a concessão. Seis mezes depois de approvado o plano deverão começar as edificações. O Governo poderá prorogar cada um destes prazos por outros seis mezes; se no fim de cada uma das prorogações não fôr preenchida a condição respectiva, o Governo poderá dispor do terreno como bem entender.

23°. O Governo prestará á Companhia, por meio das autoridades, toda a protecção compativel com as leis, afim de que possa ella realisar a arrecadação das taxas estabelecidas; e protegerá com Regulamentos especiais não só a segurança dos viandantes, como a dos conductores e empregados que a Companhia tiver para fiscalisar a observancia de seus Regulamentos; permitindo-lhe ter guardas-barreiras, que serão cidadãos brasileiros morigerados, pagos pela Companhia, e que poderão andar armados, mas sujeitos á inspecção das autoridades locais.

24°. Nos Regulamentos do Governo, de conformidade com o § 14 do Art. 1° da Lei de 26 de junho de 1852, serão tambem estabelecidas regras de policia e de segurança em favor dos proprios caminhos, e do seu uso regular, para prevenir qualquer perigo, que venha ou de estranhos, ou da propria Companhia; impondo o Governo as convenientes multas, e solicitando do Corpo Legislativo maiores penas, se por experiencia reconhecer necessario.

25°. No caso de que o Governo queira que alguns Engenheiros seus se instruem na construcção de caminhos de ferro a Companhia os admitirá para que assistam a todos os trabalhos da Empreza.

26°. A Companhia não poderá emittir acções ou promessas de acções negociaveis sem que se tenha constituído em sociedade legal com Estatutos approvados pelo Governo.

27°. A Companhia terá a faculdade de explorar e lavrar minas de carvão, pedra calcarea, de ferro, chumbo, cobre e de quaesquer outros metaes, ainda preciosos, sem prejuizo de direitos adquiridos por outros, devendo, quando as descobrir, dirigir-se immediatamente ao Governo, para que lhe sejam demarcadas as datas, e estipuladas as condições do seu gozo; podendo a Companhia exercer esta faculdade no seguimento da linha do caminho de ferro e na mesma zona de cinco leguas para cada um dos lados.

28°. Podendo, não obstante a clareza de todas as estipulações do Contracto, dar-se desaccôrdo entre o Governo e a Companhia a respeito de seus direitos e obrigações, reconhecendo o Governo a vantagem de uma qualquer decisão, esta será dada por Juizos arbitros. Dos quaes um será da nomeação do mesmo Governo, outro da Companhia, e o terceiro por accôrdo de ambas as partes; e se este accôrdo não fór possivel, será o terceiro membro o Conselheiro d'Estado mais antigo, e em igualdade de antiguidade o mais velho.

29°. A presente concessão ficará dependente, para seu complemento, de ajuste posterior e definitivo entre o Governo e a Companhia, depois que esta apresentar os trabalhos e esclarecimentos de que trata a condição 4ª, e então, serão determinadas as clausulas e condições, que devam regular o systema da construcção do caminho de ferro, de carros, machinas, e locomotivas, de accôrdo com os ultimos melhoramentos, a bem da segurança dos passageiros e dos transportes da economia do custeio, da velocidade da marcha, e de todas as mais commodidades e vantagens para o publico; devendo tal ajuste preceder ao começo da obra.

Rio de Janeiro em 23 de setembro de 1857.

Marquez de Olinda.

DECRETO N. 1983 — DE 3 DE OUTUBRO DE 1857

Concede a Thomaz Dixon Lowden privilegio por espaço de 50 annos, para a construcção de huma estrada de ferro entre a barra do rio Camoci e a Cidade de Granja, na Provincia do Ceará, e a Cidade do Ipú da mesma Provincia.

Attendendo ao que Me representou Thomaz Dixon Lowden ácerca da conveniencia de uma estrada de ferro na Provincia do Ceará, que partindo da barra do rio Camoci, e immedições da Cidade da Granja, vá terminar na Cidade de Ipú, sendo levada á do Sobral, e Desejando promover, quanto fôr possível, em beneficio d'agricultura e do commercio da mesma Provincia, os meios de mais facil communicacção entre os pontos do seu territorio, que pelo desenvolvimento de sua industria agricola podem admittir desde já tão importante melhoramento: Hei por bem, na conformidade da Lei de 26 de junho de 1852, Conceder á Companhia que o Supplicante formar, privilegio exclusivo por espaço de cincoenta annos para a construcção e uso da referida estrada, sob as condições que com este baixam assignadas pelo Marquez de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em tres de outubro de mil oitocentos cincoenta e sete, trigesimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

Condições a que se refere o decreto n. 1.983, desta data

1ª. Fica concedido á Companhia que o referido Thomaz Dixon Lowden formar, privilegio por espaço de cincoenta annos, contados da data da formação da mesma Companhia, para a construcção, e uso exclusivo de uma estrada de ferro que, partindo das approximações da barra do rio Camoci, e immedições da Cidade da Granja, na Provincia do Ceará, vá terminar na Cidade de Ipú, sendo levada ás visinhanças da do Sobral.

2ª. A formação da Companhia se realizará dentro de um anno, contado da publicação deste contracto, sob pena de quatro contos de réis de multa paga pelo concessionario.

O Governo poderá prorogar este prazo por mais seis mezes; e se não se realizar dentro deste tempo, o concessionario pagará igual multa, e perderá o direito á concessão, sem indemnisação alguma por qualquer titulo que seja, ficando o Governo livre para contractar com quem entender.

3ª. A Companhia se formará com capitaes estrangeiros, pelo menos nas duas terças partes do seu capital.

4ª. A Companhia mandará fabricar wagons, e carros de quatro rodas, que possam ser puxados por animaes sobre cracas de ferro; isto he, fará construir uma estrada de ferro, cuja força motriz seja animal.

5ª. Se, durante o tempo do privilegio, a Companhia empregar o vapor como força motriz das locomotivas, o prazo do privilegio será prolongada a noventa annos.

6ª. Durante o tempo do privilegio, não se poderá conceder autorisações para empresas de outras estradas da mesma natureza, dentro da distancia de cinco leguas de um e outro lado, e na mesma direcção desta; salvo mediante prévio accôrdo com a Companhia.

O mesmo se entenderá no caso de ser admittido o vapor como motor.

Esta prohibição não se estende ás estradas de ferro com motor animal ou de vapor, cujas direcções sendo diversas, posto que o ponto da partida seja o mesmo, possam approximar-se accidentalmente de algum ponto desta estrada, ou mesmo cortal-a, contanto que dentro da area privilegiada não recebam nem passageiros nem mercadorias.

7ª. Os pontos intermedios da linha privilegiada ficam dependentes de accôrdo posterior entre o Governo e a Companhia, depois que esta houver procedido a todos os exames, e trabalhos preparatorios, e apresentado á definitiva approvação do mesmo Governo a respectiva planta.

8ª. A Companhia poderá construir, de ferro, madeira, ou de qualquer outra conveniente substancia, as linhas transversaes, que julgar necessarias para facilitar o transporte de passageiros, e de generos para a linha principal; não se estendendo porém a estas os favores concedidos pelo presente contracto á linha principal.

9ª. A Companhia se obriga, sob pena de quatro contos de réis de multa: a principiar os trabalhos da construcção da estrada dentro de dous annos, que começarão a correr da data da formação da mesma Companhia; a leval-a até á Cidade do Sobral dentro de cinco annos contados do começo da obra; e á de Ipú no fim de mais tres depois dos referidos cinco annos.

No caso de imposição desta multa, o Governo concederá á Companhia uma prorogação razoavel daquelles prazos, finda a qual a Companhia pagará outra multa da mesma quantia, e ficará sujeita á rescisão deste contracto, se o Governo assim o resolver, sem que por isso tenha direito a qualquer indemnisação.

10ª. Pela rescisão do presente contracto, a Companhia não perderá a propriedade da porção da estrada que estiver feita, mas sim o direito á continuacção do privilegio, e dos favores concedidos pelo mesmo contracto, ficando responsavel pelo valor dos que já tiver recebido, hypothecada para este fim a porção da estrada feita.

11ª. A Companhia poderá, na fórma das Leis em vigor, exercer o direito de desapropriar os terrenos de dominio particular, que forem necessarios tanto para o leito da estrada, como para as estações, fazendas, armazens e mais obras adjacentes, precedendo licença prévia do Governo, depois de verificar a necessidade de desapropriação; sendo-lhe pelo mesmo Governo gratuitamente concedidos para o dito fim os terrenos devolutos, que houver.

Fica declarado que nesta concessão não são incluídos os predios e quaesquer proprios nacionaes; quando o Governo entender que se elles podem ceder, se procederá á conveniente indemnisação por parte da Companhia.

12°. Também ser-lhe-ha concedido o uso das madeiras, e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos, de que a Companhia precisar para a construcção da estrada.

13°. Ficam isentos de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, os trilhos, machinas, e instrumentos destinados á construcção das mesmas obras; bem como, por espaço de mais seis mezes, os carros, locomotivas, animaes, e outros objectos necessarios, para que a estrada possa ser aberta ao serviço publico.

Esta isenção he tambem concedida ao serviço de pedra, durante o primeiro dos referidos prazos, e por espaço de mais cinco annos, contados da conclusão das obras. Logo que forem estabelecidas locomotivas por vapor, o prazo se estenderá a mais outros cinco annos, que começarão a correr do emprego do vapor.

14°. Os navios que transportarem os objectos especificados no artigo antecedente, terão livre entrada no porto de Camocim. Ficallhes, porém, prohibida a importação de objectos de commercio, e bem assim o exercicio, naquelle porto, de qualquer acto mercantil, que não tiver por fim abastecer-os das vitualhas necessarias para seu regresso para o porto de sua precedencia, ou para qualquer outro.

15°. Para a fiscalisação dos favores concedidos nos artigos anteriores, deverá a Companhia, logo que tenha fretado embarcação para o transporte dos ditos objectos, ou logo que lhes haja dado este destino, sendo de sua propriedade, communicar-o ao Consul Brasileiro respectivo, por intermedio dos seus agentes, e ao Presidente da Provincia, por intermedio da sua Directoria.

16°. O dito Consul fiscalisará de modo que, á bordo dos navios empregados neste transporte, não sejam recebidos outros objectos além dos declarados na condição 13°; e disto passará attestado com a conveniente individuação, remettendo, logo que puder, duas cópias delle, uma ao Governo, outra ao Presidente da Provincia.

17°. O Inspector da Alfandega da Provincia do Ceará nomeará, com approvação do Presidente, um empregado da dita Alfandega de sua inteira confiança para presidir á descarga dos navios; correndo por conta da Companhia a despeza que este empregado fizer na viagem de ida, e de volta daquelle porto, e estada nelle, segundo fór estipulado pelo referido Presidente.

18°. A embarcação que não apresentar á este empregado, além do manifesto, o attestado do Consul, não poderá descarregar senão na Alfandega da Provincia, e a que trouxer effectos prohibidos ficará além disto sujeita ás multas e penas impostas pelos regulamentos das Alfandegas do Imperio aos que importam objectos não comprehendidos no manifesto, ainda mesmo no caso de virem nelle declarados, por quanto serão considerados como se não viessem.

Além destas penas a Companhia perderá immediatamente o favor da condição 14°.

19°. A Companhia se obriga a não possuir escravos, e a empregar no serviço da estrada unicamente pessoas livres, nacionaes, ou estrangeiras: aquelles poderão gosar da isenção do recrutamento, e da dispensa do serviço activo da Guarda Nacional, e estes participar de todas as vantagens, que por Lei forem concedidas aos colonos uteis e industriosos, entre as quaes não são comprehendidas quaesquer prestações pecuniarias que se dispensem aos colonos.

20ª Só terão direito de gozar da isenção do serviço activo da Guarda Nacional, e do recrutamento, os nacionaes empregados na Companhia que forem incluídos em uma lista assignada pelo seu Director, que será semestralmente entregue ao Presidente da Provincia; não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella contemplado o empregado, que não contar tres mezes de serviço effectivo.

Convencida a Companhia de qualquer abuso em tão importante clausula, com detrimento do serviço publico, poderá ser multada pelo Governo na quantia de quatro contos de réis; e na reincidencia, além da multa de igual quantia, perderá este favor, se o Governo assim o julgar conveniente.

21ª. A estrada não impedirá o livre transitio dos caminhos actuaes, e dos outros que, para commodidade publica, forem abertos; nem a Companhia terá o direito de exigir nenhuma taxa pela passagem de outras estradas de qualquer natureza nos pontos de intersecção.

22ª. O Governo poderá fazer, em toda a extensão da estrada, as construcções eapparelhos necessarios para o estabelecimento de uma linha telegraphica electrica, responsabilizando-se a Companhia pela guarda e conservação dos fios, postes e apparelhos electricos a expensas suas, se prestando-se a transportar gratuitamente os Agentes da telegraphia, que viajarem por necessidade do seu emprego.

A Companhia terá em todo o tempo a preferencia para fazer semelhante construcção, se o Governo a não quizer executar por sua conta; sendo, em tal caso, gratuito o serviço prestado ao mesmo Governo, á ordem do qual terá a Companhia um fio electrico disponivel.

Mas ou a construcção dos telegraphos se faça a expensas do Governo, ou da Companhia, a administração do fio pertencente ao primeiro correrá por conta delle, que nomeará quem a deva exercer.

23ª. As malas do Correio, e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes aos Cofres publicos serão gratuitamente conduzidas pela Companhia.

Em cada viagem gosarão de igual vantagem dous passageiros por conta do Governo, e uma carga que não exceda de cinco arrobas. O que demais accrescer, a Companhia se obriga a transportar mediante o abatimento de vinte por cento do preço commum.

24ª. Se o Governo mandar tropas para qualquer ponto, a Companhia se obriga a pôr immediatamente á sua disposição, por metade da tarifa estabelecida, todos os meios de transporte que possuir; e a empregar tambem nesta conducção os pertencentes ao Governo, que forem apropriados ao serviço da linha.

25ª. Por igual preço fará a Companhia transportar os presos, e os respectivos guardas, prestando o Governo os carros proprios, e com a necessaria segurança.

26ª. A Companhia transportará tambem gratuitamente, em qualquer tempo, e para qualquer direcção as irmãs de caridade, em wagons de primeira classe.

Outrosim, durante os primeiros quinze annos, mediante aviso prévio de Governo, transportará da mesma sorte, da costa para o interior, em wagons de terceira classe, dous mil colonos, que obtiverem concessões de terras distribuidas em porções convenientes,

sendo quinhentos colonos no primeiro periodo de cinco annos, seiscentos no segundo, novecentos no terceiro periodo.

27^a. Durante o privilegio, a Companhia perceberá os preços de transporte de passageiros, e mercadorias, segundo uma tabella, que de accordo com o Governo será organizada sobre as seguintes bases:

1^a. Para os generos de exportação, e de produção do paiz, o maximo do preço não excederá de vinte réis por arroba e por legua de vinte ac grão.

2^a. Para os generos de importação, o maximo será de trinta réis pelo mesmo peso, e distancia.

Em ambos os casos os preços serão regulados na tabella segundo as distancias de modo, que se não estabeleça um só para toda a linha.

3^a. O preço da condução de objectos de grande volume, e de pequeno peso, como mobílias, caixas de chapéos etc., poderá ser elevado ao duplo. Poderão ser sujeitos a uma tabella especial os objectos de condução perigosa, como polvora, etc., e os que, em razão de sua fragilidade, como pianos, louça, vidros, etc., ou por seu valor, como prata, ouro e joias, obrigam a Companhia á maior responsabilidade. Estes preços, porém, deverão ser especificadamente declarados.

28^a. Se o Governo entender de conveniencia publica effectuar o resgate desta concessão, poder-o-ha fazer mediante prévia indemnisação da Companhia, que será regulada da maneira seguinte:

1^o. O resgate não poderá ter lugar (salvo no caso de accordo com a Companhia) senão depois de vinte annos de duração do privilegio.

2^o. O preço do resgate será regulado pelo termo medio do rendimento liquido do ultimo triennio.

3^o. A Companhia receberá do Governo, em fundos publicos, uma somma que dê igual rendimento.

29^a. O Governo prestará á Companhia por intermedio das autoridades locais, toda a protecção compativel com as leis, afim de que ella possa realizar a arrecadação das taxas estabelecidas; e por meio de Regulamentos, protegerá não só a segurança dos viandantes, como os conductores e empregados, que a Companhia tiver para fiscalisar, a observancia dos seus Regulamentos, permittindo-lhe ter guardas barreiras, que serão cidadãos brasileiros anorigerados, pagos pela Companhia, e que poderão andar armados, sujeitos porém á inspecção das autoridades locais.

30^a. Nos Regulamentos do Governo, de conformidade com o disposto no § 14 do art. 1^o da Lei de 26 de junho de 1852, serão tambem estabelecidas regras de policia, e de segurança em favor das proprias estradas, e do seu uso regular, para prevenir qualquer perigo, que venha ou de estranhos, ou da mesma Companhia; e nelles imporá o Governo as convenientes multas, solicitando do Corpo Legislativo maiores penas, se por experiencia o reconhecer necessario.

31^a. A Companhia não poderá emittir acções, ou promessas de acções negociaveis, sem que se tenha constituido em sociedade legal com estatutos approvados pelo Governo.

32^a. A Companhia terá a faculdade de explorar minas de carvão, pedra calcarea, ferro, chumbo, cobre, e de quaesquer outros

metaes, ainda preciosos, sem prejuizos de direitos adquiridos por outros; podendo exercer esta faculdade no seguimento da linha da estrada de ferro, e na mesma zona de cinco leguas para cada um dos lados.

33ª. No caso do Governo resolver que alguns dos seus Engenheiros se instruaem na construcção das estradas de ferro, a Companhia os admittirá para que assistam a todos os trabalhos da empresa.

34ª. A Companhia se corresponderá com o Presidente da Provincia, ou com o Governo; não o podendo fazer neste caso, senão por intermedio do mesmo Presidente.

Para isso he competente tão sómente a Directoria da Companhia estabelecida na Provincia; ou a dita Directoria se componha de um, ou de muitos membros, segundo fôr regulado, devendo, no ultimo caso, fazel-o por intermedio do seu Presidente.

Exceptuam-se desta regra os casos imprevistos acontecidos em grande distancia da Capital, em que fôr necessario recorrer ás autoridades locais para dar qualquer providencia.

35ª. Podendo, não obstante a clareza das estipulações deste contracto, dar-se desaccôrdo entre o Governo e a Companhia á respeito de suas disposições, ou no caso de desintelligencia ácerca de algum ponto não previsto no mesmo contracto, reconhecendo o Governo a vantagem de qualquer decisão, será esta dada por Juizes arbitros, dos quaes um será da nomeação do Governo, outro da Companhia, e um terceiro será nomeado por accôrdo de ambas as partes, e se não fôr possivel chegar a esse accôrdo, será o terceiro arbitro o Conselheiro d'Estado mais antigo, e em caso de igualdade de antiguidade, o mais velho.

36ª. O presente contracto fica dependente, para seu complemento, de ajuste posterior e definitivo entre o Governo, e a Companhia, depois que esta apresentar os trabalhos, e esclarecimentos de que trata a condição 7ª, sendo então declaradas as clausulas, e condições que deverão regular o systema da construcção da estrada de ferro, dos carros, machinas, e locomotivas, segundo os melhoramentos que tiverem sido feitos á bem da segurança dos passageiros, e dos objectos de transporte, da economia do custeamento, da velocidade da marcha, e de todas as mais commodidades, e vantagens para o publico, devendo tal ajuste preceder ao começo da obra.

Rio de Janeiro em 3 de outubro de 1857. — *Marquez de Olinda.*

DECRETO N. 1997 — DE 21 DE OUTUBRO DE 1857

Autoriza a incorporação da Companhia organizada pelo Barão de Nova Friburgo, Candido José Rodrigues Torres, e Joaquim José dos Santos Junior, para a construcção e exploração de huma estrada de ferro do Porto das Caixas á raiz da serra de Friburgo, e approva os respectivos Estatutos.

Attendendo ao que Me requereram o Barão de Nova Friburgo, Candido José Rodrigues Torres, e Joaquim José dos Santos Junior, e de conformidade com a Minha immediata resolução de 17 do corrente mez, tomada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado, exarado em consulta de 9. — Hei por bem

Autorisar a incorporação da Companhia organizada de conformidade com o contracto celebrado com a Presidencia da Provincia do Rio de Janeiro, sob a denominação de — Companhia da estrada de Cantagallo —, para a construção e exploração de uma estrada de ferro do Porto das Caixas á raiz da serra de Friburgo, e a Approvar os respectivos Estatutos que com este baixam.

O Marquez de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em vinte um de outubro de mil oitocentos cincoenta e sete, trigesimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

Estatutos da Companhia de Cantagallo

Art. 1º. A Companhia organizada sob a denominação de — Companhia da estrada de Cantagallo —, tem por objecto e fim a realisação do contracto que celebraram o Barão de Nova Friburgo, Candido José Rodrigues Torres, e Joaquim José Santos Junior, com o Governo Provincial do Rio de Janeiro em data de 8 de julho, para a construção e exploração de uma estrada de ferro do Porto das Caixas á raiz da serra de Friburgo. O mencionado contracto fórma a base dos presentes Estatutos.

Art. 2º. A duração da Companhia será a dos mencionados privilegios, e por mais tempo se, findos os prazos estipulados, entrar em novas condições com o Governo da Provincia.

Art. 3º. O capital da Companhia será de rs. 2.000:000\$000 divididos em dez mil acções de 200\$000 cada uma, podendo ser este fundo augmentado por deliberação da assembléa geral dos accionistas, tomada por votação unanime de dous terços das acções.

Art. 4º. As acções serão realizadas em prestações; sendo a 1ª de 15 por cento, e as seguintes á medida que forem exigidas pelo Conselho Director por meio de annuncios publicados com antecedencia de 15 dias pelo menos; não podendo cada uma exceder a dez por cento do capital.

Art. 5º. A falta de pontualidade na realisação das quotas chamadas nos prazos estabelecidos pelo Conselho Director será punida com a exclusão do accionista impontual, que perderá em beneficio da Sociedade as entradas anteriormente verificadas; salvo os casos justificados á satisfação do Conselho Director, que poderá mandar receber posteriormente as entradas impontuaes, exigindo nestes casos juro pela mora nunca menor de 8 por cento durante o periodo em que occorra a impontualidade.

Fica entendido que o Conselho Director tem o direito pleno de declarar em commissio as acções sobre que occorra impontualidade, devendo publicar que ficam nullas e de nenhum effeito semelhantes acções; e effectuar a emissão de outras que as substituem.

Art. 6º. Serão accionistas da Companhia os que subscreverem os presentes Estatutos. Todo o accionista póde dispôr livremente das

suas acções, contanto que as transferencias sejam devidamente registradas em livro competente no escriptorio da Companhia.

.. Art. 7º. Os accionistas só respondem pelo valor de suas acções.

Art. 8º. A totalidade dos accionistas será representada pela assembléa geral, que se julgará constituída sempre que por convite do Conselho Director, publicado tres vezes consecutivas com antecedencia de 15 dias, se reunam accionistas que representem dous terços do capital da Companhia; e quando acontecer que se não possa deliberar por falta de numero, se fará nova convocação, com as mesmas formalidades, na qual as acções representadas, qualquer que seja seu numero, constituem assembléa geral.

Art. 9º. A assembléa geral se reunirá uma vez por anno e no mez de junho, para lhe ser presente o relatório explicativo da administração; o qual será submettido ao exame de uma comissão de tres membros, então nomeada, que em outra sessão apresentará o seu parecer; havendo, além dessa assembléa geral ordinaria, as extraordinarias que julgue necessario o Conselho Director, tanto espontaneamente, como quando provocado por accionistas que representem um quinto do fundo da Sociedade; mas nestas assembléas extraordinarias sómente se tratará do objecto da convocação.

Art. 10. O accionista de cinco acções terá um voto, e assim por diante até completar dez votos, maximo que poderá ter qualquer accionista por si, ou como procurador de outro. A Provincia terá cincoenta votos enquanto possuir de 1.000 acções para cima; 25 desde que possua um numero superior a 500; 20 desde que possua mais de 250; e 15 desde que possua mais de 100.

Art. 11. A Companhia será administrada por um Conselho Director, que será composto de 5 membros que cada um possua, pelo menos 50 acções; sendo dous escolhidos pelo Presidente da Provincia, e os outros tres nomeados por maioria absoluta de votos da assembléa geral dos accionistas, convocada para esse fim.

Tres Directores presentes constituem maioria e poderão deliberar em todos os casos, segundo as regras estabelecidas no contracto.

Art. 12. O Presidente do Conselho Director, e da assembléa geral será nomeado pelo Presidente da Provincia d'entre os 5 Directores, enquanto a mesma Provincia possuir acções; e o vice-Presidente e o Secretario sel-o-hão pelos mesmos Directores d'entre si.

Art. 13. Os membros da primeira administração nomeada exercerão suas funcções pelo tempo de 3 annos, e desse em diante serão eleitos annualmente: na falta, por morte ou demissão de algum dos Directores nomeados pelo Presidente da Provincia, este nomeará outro d'entre os Directores eleitos pelos accionistas, e entrará para a vaga daquello o immediato em votos da ultima eleição.

Art. 14. Sob as ordens do Conselho Director haverá um Gerente, o qual, em nome do mesmo Conselho, exercerá as attribuições da administração: durante os 5 primeiros annos será o Gerente o Visconde de Barbacena.

Art. 15. Compete ao Conselho Director:

1º. Nomear e demittir os empregados.

2º. Celebrar todos os contractos para a realisação dos objectos a que se propõe a Companhia, assim no que toca á acquisição do

pessoal, como na de tudo quanto fôr mister para a execução dos contractos de que depende a effectividade dos privilegios obtidos.

3º. Determinar e regular o methodo da escripturação que será feita com toda a clareza, e conservada rigorosamente em dia.

4º. Fazer os regulamentos necessarios para os empregados da Companhia, que fará desde logo executar.

5º. Representar a Companhia em todos seus direitos e interesses, exercendo livre e geral administração com plenos poderes comprehendidos e outorgados sem reserva alguma.

Art. 16. Ao Gerente da Companhia, o Visconde de Barbacena, compete-lhe pelos seus trabalhos a quantia de um conto de réis mensal; não podendo ser exonerado durante os primeiros 5 annos salvo se desobedecer ás ordens do Conselho Director. Depois dos 5 annos poderá este continuar de accôrdo com o mencionado Conselho Director, e com prévia deliberação da assembléa geral dos accionistas.

Art. 17. Além da assembléa geral de que trata o Art. 9º, o Conselho Director da Companhia a convocará quando tenham de ser abertas ao transitto publico as secções da estrada, submettendo á consideração da mesma os actos praticados; propondo as alterações nos presentes Estatutos que julgar uteis a bem da Sociedade para serem submettidas á approvação do Governo, e bem assim os Regulamentos que precisos forem para bom desempenho do serviço a cargo da Companhia.

Art. 18. O dividendo semestral da Companhia será determinado pelo Conselho Director, tendo em vista a conservação de um fundo de reserva de 1 por cento ao anno do rendimento bruto.

Art. 19. A assembléa geral dos accionistas poderá marcar uma gratificação annual aos membros do Conselho Director.

Rio de Janeiro em 14 de julho de 1857. — Approvo. Palácio do Rio de Janeiro em 16 de julho de 1857. — João Manoel Pereira da Silva. (Seguem as assignaturas).

DECRETO N. 2014 — DE 7 DE NOVEMBRO DE 1857

Approva a tabella dos preços de transporte de mercadorias e do passageiros na primeira secção da Estrada de Ferro de Pernambuco da cidade do Recife á confluencia dos rios Una e Pirangy.

Hei por bem approvar a tabella organizada em conformidade da 22ª das condições a que se refere o decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852, contendo os preços de transporte de mercadorias e passageiros na primeira secção da Estrada de Ferro de Pernambuco da cidade do Recife á confluencia dos rios Una e Pirangy: a qual com este baixa, assignada pelo Marquez de Olinda, Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 7 de novembro de 1857, 36º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

Tabella dos preços de passageiros e fretes na primeira secção da Estrada de Ferro de Pernambuco, da cidade do Recife á confluencia dos rios Una e Pirangy, a que se refere o decreto desta data.

Art. 1º. A primeira secção da Estrada de Ferro de Pernambuco da cidade do Recife á confluencia dos rios Una e Pirangy comprehende o espaço que vai da mesma cidade do Recife ao Cabo.

A legua a que se refere esta tabella é a de 18 ao gráo.

Art. 2º. Os viajantes de 1ª classe pagarão por legua \$800
Os viajantes de 2ª classe pagarão por legua \$600
Os viajantes de 3ª classe pagarão por legua \$300
Em todos os carros haverá assentos para os viajantes.

Art. 3º. As crianças menores de oito annos pagarão metade, e se accommodarão duas em cada lugar. As que forem carregadas nada pagarão e se assentarão no collo de suas mães, mães ou pessoas que as conduzirem.

Art. 4º. Os bilhetes para viagem de ida e volta, dentro de 24, ou 48 horas, se nellas se comprehender o domingo ou dia de guarda, quer por motivo religioso, quer por festa nacional, serão dados com o abatimento de 25 % no total, mas não serão transferiveis.

Art. 5º. Os bilhetes de estação, que dão direito á ida e volta por todos os trens, serão dados com as seguintes deducções para os viajantes de 1ª e 2ª classe:

Para um mez — o valor de uma viagem singela por dia;

Para tres mezes — o valor de dous terços da viagem singela por dia;

Para seis mezes — o valor de um e meio de viagem singela por dia.

Os viajantes de 3ª classe pagarão em cada um destes casos 15 % menos do que o que segundo este systema, terão de pagar os de 2ª classe. Os bilhetes para viajantes de 1ª e 2ª classes não são absolutamente transferiveis. Os de 3ª classe, porém, podem servir a diferentes escravos ou criados de uma mesma pessoa, declarando esta no acto de os tomar, e escrevendo-se no bilhete quantos e quaes são esses famulos que pretende empregar desse modo.

Art. 6º. O bilhete de que fallam os arts. 4º e 5º de qualquer ordem ou classe, que fôr apresentado por pessoa que não tenha direito de servir-se delle, será tomado pela Companhia, não podendo justificação ou allegação alguma privar-a deste direito.

Art. 7º. Se no fim do primeiro anno se verificar que a receita bruta da Companhia derivada do transporte de viajantes exceder de 400\$ por dia, será feita uma redução proporcional nos preços tendo em attenção o producto bruto derivado de cada uma das classes.

Art. 8º. Os generos transportados do interior em direcção ao Recife pagarão por legua e por arroba 20 réis; ficam exceptuados os seguintes: — farinha de mandioca, arroz, feijão, milho, peixe secco e carne secca (vulgo do Ceará), os quaes pagarão 15 réis.

Art. 9º. Os generos transportados do Recife para o interior pagarão por legua e por arroba 30 réis, exceptuados os seguintes: — farinha de trigo e de mandioca, arroz, feijão, milho, bacalhão, peixe secco e carne secca (vulgo do Ceará), os quaes pagarão 25 réis.

Art. 10. Os viajantes náda pagarão por quaesquer objectos de bagagem que possam accomodar no espaço vasio debaixo do logar em que se assentarem no vagão; a bagagem porém que fôr confiada á Companhia para ir em carro proprio no trem dos viajantes, pagará 100 réis por arroba e por legua; a que fôr dada como mercadoria pagará como tal.

Art. 11. Os pequenos volumes ou encomendas serão expedidos sem demora, e pagarão, qualquer que seja o seu peso, até uma arroba — 400 réis, de estação a estação, qualquer que seja a distancia; excedendo, porém, de uma arroba, pagarão pelas que excederem 100 réis por arroba e por legua, tudo, sempre adiantado, no momento da entrega na estação.

Art. 12. Os objectos que pesarem menos de uma arroba por tres palmos cubicos pagarão, por tres palmos cubicos, o preço marcado para uma arroba.

Art. 13. As caixas de chapéos, moveis, pianos, ou outros instrumentos de musica, as caixas ou volumes contendo objectos frageis, como vidros, louças ou artigos que exigem especial cuidado, pagarão até 50 % sobre os preços mencionados nos artigos precedentes. A Companhia não responde por avarias, logo que não haja signal exterior de ter sido a caixa ou volume damnificado por negligencia ou falta de cuidado.

Art. 14. Os objectos de grande valor, taes como dinheiro, metaes preciosos, joias, pagarão 1 1/2 % *ad valorem* por qualquer distancia, sem responsabilidade da Companhia por casos de força maior.

Art. 15. Nenhum volume pagará menos frete do que 400 réis por toda e qualquer distancia.

Art. 16. O sal em saccoes ou barris pagará 15 réis por arroba e por legua.

Art. 17. Os saccoes vasis para café, assucar ou mantimentos serão transportados gratis para qualquer distancia.

Art. 18. No transporte dos seguintes objectos poderá fazer a Companhia uma redução até 30 %, mediante ajuste prévio, todas as vezes que se tratar de transporte diario, ou regular, ou de transporte extraordinario de quantidades taes que encham uma repartição inteira de um carro apropriado; a saber: capim, cal ou pedra calcarea, tijolo, telha, garapas ou melaços, estrume, madeiras de construcção, lenha, ferro, carvão, machinas e instrumentos agricolas.

Art. 19. A Companhia não é obrigada a transportar generos ou materiaes inflammaveis, como polvora, agua-raz, vitriolo, phosphoros e outros semelhantes, excepto por convenção.

Art. 20. Os animaes serão transportados em carros apropriados por conta e risco de seus donos, e pagarão por legua e por cabeça os preços seguintes:

Cavallos com arreios ou sem elles	1\$000
Bois	\$700
Porcos e vitellas ou bezerros	\$350
Carneiros e cabras	\$250

Art. 21. A respeito destes mesmos animaes poderá a Companhia, por ajuste prévio, fazer uma redução até 30 % em favor das pessoas que delles fizerem remessas regulares, ou que as fizerem extraordinarias, mas de numero tal de cabeças que occupem um carro inteiro, ou uma repartição delle inteira.

Art. 22. Não será permittido levar cães nos vagões dos viajantes, excepto quando uma mesma pessoa ou familia tomar todos os logares de uma repartição. Fóra deste caso os cães serão conduzidos em logares apropriados, e pagará cada um 400 réis por legua.

Art. 23. Os objectos indivisiveis de mais de 10 e menos de 50 arrobas, que forem apresentados nas principaes estações, pagarão, além do frete 20 réis por arroba por legua pelo trabalho de carregar e descarregar e incommodo de conducção.

Art. 24. Se os mesmos objectos de que trata o artigo antecedente forem apresentados nas estações intermedias, e o seu peso exceder de 50 arrobas, ou o seu volume de 30 palmos cubicos, a Companhia poderá recusar o transporte, ou concedel-o por meio de um ajuste prévio.

Art. 25. Os preços mencionados nos artigos precedentes serão applicaveis ás secções da estrada do ferro que se seguirem á do Recife ao Cabo, com os abatimentos que a experiencia demonstrar razoaveis.

Art. 26. Os generos transportados poderão ficar na estação do Recife, por conta e risco de quem pertencer, dous dias livres da armazenagem; findo este prazo pagarão:

Pelos primeiros oito dias, por arroba	\$020
De nove dias a 30	\$040
De 31 dias a 60	\$100

Nas estações do interior poderão ficar oito dias sem pagar armazenagem, sempre por conta e risco de quem pertencer; findo, porém, este prazo, pagarão:

De nove dias até 12, por arroba	\$020
De 13 dias até 20	\$050
De 21 dias em diante	\$100

Art. 27. Se passados tres mezes nas mesmas estações, os objectos não tiverem sido retirados, a Companhia terá o direito de os vender em leilão publico debaixo da presidencia do juiz de paz do lugar, o qual poderá nomear, se fôr necessario, um escrivão especial, precedendo intimação do dono se fôr conhecido, e se não o fôr, precedendo annuncio por editaes na estação e nas gazetas por

espaço de um mez. O producto da venda será entregue ao dono do objecto que reclamar, depois de deduzidas todas as quantias a que a Companhia tenha direito e as despezas feitas com a venda e os annuncios ou intimações: se o dono não fôr conhecido o restante será depositado na caixa filial do Banco do Brazil.

Art. 28. A Companhia não se responsabilisa por esgoto de liquidos cu diminuição de pesos dos objectos conduzidos.

Art. 29. Todos os preços de passagens, de condução, de encomendas ou pequenos volumes de bagagens e de generos a transportar do Recife para o interior serão pagos adiantados. Os dos generos, porém, transportados do interior para o Recife serão pagos no acto da entrega nesta estação.

Art. 30. A Companhia poderá fazer quaesquer reduções nos preços desta tarifa não maiores de 30 % com a simples approvação do presidente da provincia, sem ser precisa a do Governo Imperial.

Art. 31. As pessoas que expuzerem a Companhia a perigos ou a perdas por falta de declaração no caso do art. 19, ou por outras infracções desta tabella de preços, ficarão sujeitas ás multas e outras penas impostas pelo Governo em seus regulamentos.

Palacio do Rio de Janeiro, 7 de novembro de 1857. — *Marquez de Olinda*

DECRETO N. 2023 — DE 14 DE NOVEMBRO DE 1857

Declara que, sem embargo da rescisão do contracto celebrado com E. Price para construção do ramal da Estrada de Ferro de D. Pedro II, entre a estação do Campo da Acclamação e a praça da Prainha, subsiste, para todos os seus effeitos, a approvação dada á planta do ramal por Aviso de 28 de Dezembro de 1855.

Tendo sido rescindido, com approvação do Governo, o ajuste celebrado em 10 de janeiro de 1856 entre a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II e o empresario E. Price, para a construção do ramal entre a estação do Campo da Acclamação e a praça da Prainha, ramal cuja planta foi approvada conjunctamente com a do ajuste referido, — Hei por bem Declarar que, sem embargo daquella rescisão, subsiste para todos os seus effeitos a approvação dada á planta do ramal por Aviso de 28 de dezembro de 1855, com a modificação constante do Aviso de 24 de janeiro do corrente anno.

O Marquez de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em quatorze de Novembro de mil oitocentos cincoenta e sete, trigesimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

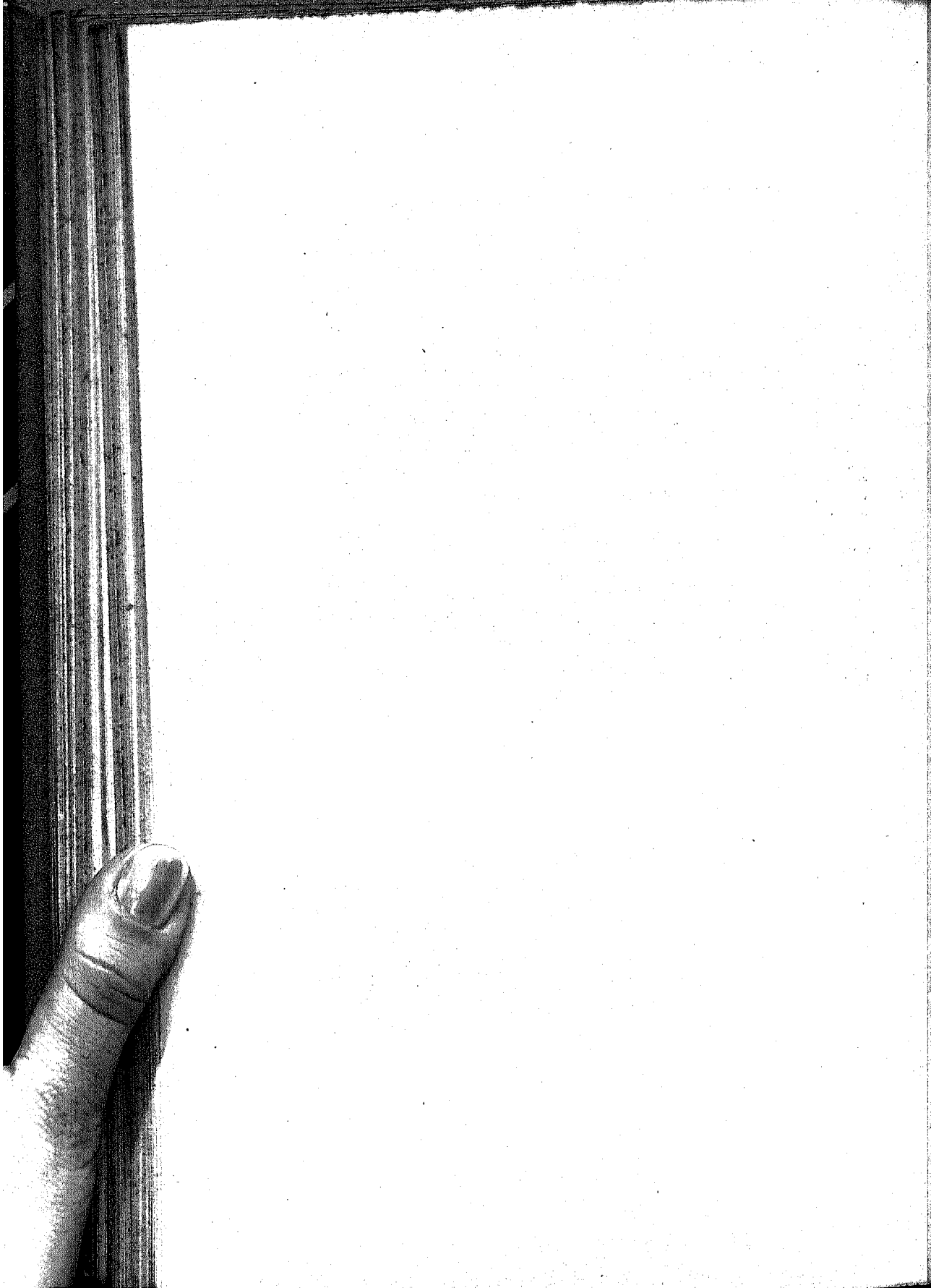
AVISO N. 407 — DE 16 DE NOVEMBRO DE 1857

Declara que os arbitros nomeados para fixarem a importancia das indemnisações pelas desapropriações de terrenos e predios para construcções das obras da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.^o devem proceder como Jury civil, dando a sua opinião, não por votos singulares, mas sim por maioria absoluta.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO IMPERIO — 3.^a Secção — Rio de Janeiro, 16 de novembro de 1857.

Sendo ouvida a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado, sobre o Officio de Vm., de 21 de março do corrente anno, em que pede esclarecimentos para o caso de darem votos singulares os arbitros nomeados para fixarem a importancia das indemnisações que tiverem logar pelas desapropriações de terrenos e predios para construcções das obras da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.^o, de conformidade com o que dispõe o art. 4.^o do Regulamento annexo ao Decreto n. 1664 de 27 de outubro de 1855; e Tendo-se Conformado Sua Magestade o Imperador por sua immediata Resolução de 21 de outubro ultimo, com o parecer da dita Secção, exarado em Consulta de 23 de Setembro antecedente, — Ha por bem Mandar declarar-lhe que, conforme Vm. entende, deve a commissão dos ditos arbitros proceder como Jury civil, dando a sua opinião, não por votos singulares, mas sim por maioria absoluta, da mesma maneira por que procede o Jury nos Tribunaes de Justiça, e se acha estabelecido no art. 22 do Decreto n. 353 de 12 de julho de 1845, para o arbitramento nas indemnisações que são devidas pelas desapropriações por utilidade publica geral, ou municipal da Côrte. O que lhe communico para seu conhecimento e execução.

Deos Guarde a Vm. — Marquez de Olinda. — Sr. Juiz Municipal da 3.^a Vara da Côrte.



1858

DECRETO N. 2090 — DE 30 DE JANEIRO DE 1858

Approva a Tabella provisoria dos preços de transportes de mercadorias, e passageiros, na primeira secção da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.º

Hei por bem Approvar a Tabella provisoria organizada pela Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.º, contendo os preços de transportes de mercadorias e passageiros, na primeira secção da mesma estrada, e que com este baixa assignada pelo Marquez de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro em trinta de janeiro de mil oitocentos e cincoenta e oito, trigésimo sétimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

Tabella dos fretes que se devem cobrar na Estrada Ferro de D. Pedro 2.º, a que se refere o decreto desta data numero 2.090

FRETES POR PEZO

Art. 1.º. Primeira classe: generos de importação (Regulamento de 26 de abril de 1857, art. 105 § 1.º). Reputam-se taes todos os que percorrerem a estrada de ferro em direcção da Côte para o interior; e pagarão os seguintes fretes por arroba. (exceptuados os que estão classificados em outros artigos desta tarifa).

Da Côte a Engenho Novo	45 réis	1 ½ leguas
» » a Cascadura	90 »	3 »
» » a Machambomba	150 »	5 »
» » a Queimados	240 »	8 »
» » a Belém	300 »	10 »

Art. 2.º. Segunda classe: generos de exportação (art. 105 § 2.º do Reg.). Entram nesta classe todas as mercadorias mandadas de qualquer estação do interior para a Côte, as quaes pagarão por arroba (com a excepção do artigo precedente).

Do Engenho Novo	30 réis
De Cascadura	60 »
De Machambomba	100 »

De Queimados	160 »
De Belém	200 »

Art. 3º. Terceira classe: generos alimenticios. (§ 3º do Reg.) São considerados taes a farinha de trigo, de mandioca, e quaesquer outras que tenham emprego, como pão, arroz, feijão, milho, batatas, e tuberculos semelhantes, bacalhão, toucinho, peixes, e carnes seccas ou em salmoura, e o sal. Ao sal em sacco ou barricas se abaterá 40 %, a todos os outros generos 25 % da 1ª ou da 2ª labeila, segundo percorrerem uma ou outra direcção.

Art. 4º. As massas indivisas, que tiverem mais de 10 arrobas de peso ou de 200 palmos cubicos de volume, pagarão uma taxa adicional igual á taxa ordinaria, ou maior até o dobro, sendo arbitrada entre estes limites segundo as circumstancias.

Art. 5º. Os objectos de maior responsabilidade, como Louça, vidros, mobilia encaixotada e outros pagarão 50 % sobre a taxa ordinaria.

As caixas de chapéos, pianos, e outros instrumentos de musica pagarão frete duplo.

A Companhia não é responsavel pelas avarias senão mostrando-se signaes exteriores de estrago na caixa ou involucro procedente de culpa ou negligencia dos empregados.

Art. 6º. Podem ser recusados, ou pagar o frete que se ajusta.

1º. Na estação da Côte toda a massa indivisa superior a 50 arrobas, ou a 300 palmos cubicos, e nas do interior a que exceder a 10 arrobas ou a 200 palmos cubicos.

2º. A polvora, agua-raz, phosphoros, vitriolo, e mais substancias de conducção perigosa.

Art. 7º. Nenhum volume, mandado isoladamente por qualquer pessoa pagará menos de quinhentos réis, qualquer que seja o pezo ou a distancia.

Art. 8º. A pessoa que encher por sua conta um dos carros terá direito a um abatimento de 20 %.

Art. 9º. Os objectos comprehendidos neste capitulo tem direito a uma demora na estação da Côte até 48 horas, e nas do interior até 5 dias livres de armazenagem. Por cada um dia, que mais se conservarem nos armazens da Companhia pagarão até 10 dias vinte réis por arroba, dito até 30 dias cincoenta réis, de 30 até 90 cem arts. 63 e 65 do Regulamento de 26 de abril de 1857.

No caso de venda, o producto desta, deduzido o que se dover á Companhia, será remettido ao deposito publico.

Art. 10. A Companhia não responde por esgoto de liquidos ou diminuição de pezo dos objectos conduzidos a frete, salvo provando-se malversação.

Fretes por medida linear ou cubica

Art. 11. A 4ª e a 5ª classes de mercadorias mencionadas no Regulamento art. 105 serão sómente acceitas a frete, enchendo um carro ou compartimento de carro, e pagando a lotação em palmos cubicos que deve estar marcado em cada vehiculo destinado a taes generos.

CLASSES	Engenho Novo	Cascadura	Machambomba	Queimados	Belém
4ª CLASSE. Lenha, carvão, cal, tijolo, e outros materiais de construção, excepto madeira	20	40	65	100	120
5ª CLASSE. Capim, estrumes, e quaesquer substancias de utilidade á lavoura e de pouco valor e peso em relação ao volume	10	20	30	50	60

Art. 12. Os objectos comprehendidos neste capitulo devem ser retirados no prazo de seis horas, não se contando as que decorrem depois de pôr o sol até ao nascer no dia seguinte. Não sendo retirados, não terão direito a recolher-se debaixo de coberta, e pelo tempo que se demorarem nos pateos, não pagarão armazenagem, nem a Companhia será responsavel por qualquer extravio.

Art. 13. Quem encher um carro diariamente de qualquer destes objectos terá direito ao abatimento de 30 %.

Art. 14. Preço por palmo de comprimento.

CLASSES	Engenho Novo	Cascadura	Machambomba	Queimados	Belém
6ª CLASSE. Madeiras. Até 25 pollegadas quadradas da secção transversal	15	30	50	80	100
De 25 ditas até 81 ditas	30	60	100	160	200
De 81 ditas até 150 ditas	90	180	300	480	600

Art. 15. He sempre livre á Companhia recusar cargas de madeira por affluencia de outras, e em todos os casos as que excederem a 150 pollegadas quadradas de secção, ou a 50 palmos de comprimento, as quaes, se forem acceitas, pagarão o que se convençionar.

TRENS DE VIAJANTES

Art. 16. Os viajantes das tres classes pagarão do Rio a cada uma das outras estações e vice-versa o seguinte:

ESTAÇÕES	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe
Engenho Novo	\$900	\$600	\$300
Cascadura	1\$500	1\$000	\$500
Machambomba	3\$000	2\$000	1\$000
Queimados	4\$000	3\$000	1\$500
Belém	5\$000	4\$000	2\$000

Art. 17. Os meninos de menos de 10 annos, podendo e querendo accommodar-se dous em cada assento, pagarão metade do frete. Os menores de tres, que forem sempre ao collo, terão passagem gratuita

Art. 18. Nenhum viajante de qualquer classe pagará em caso algum menos do que os preços estabelecidos para o Engenho Novo, embora se estabeleçam novos pontos de parada dos trens.

Art. 19. Os bilhetes ou passes, que dão direito de ida e volta em todos os trens entre pontos certos, não serão por motivo algum transferíveis. O que comprar qualquer destes bilhetes assignará no verso, e caso não seja conhecido de algum agente da Companhia, pôde este exigir nova assignatura em sua presença para verificar a identidade da pessoa. Esta identidade será provada pelos que não souberem escrever, a contento da administração, quando esta o exigir. Os preços de taes passes são:

Para um mez, o valor integral de uma ida e vinda cada dia, podendo incluir-se ou excluir-se os dias de guarda, á vontade do comprador.

Para tres mezes, o mesmo preço, com o desconto de 20 %.

Para seis mezes, o mesmo preço com o desconto de 30 %.

Para um anno, o mesmo preço, com o desconto de 50 %.

Art. 20. Os viajantes, e todos os objectos remetidos pelos mesmos trens pagarão á vista mediante a compra de bilhetes na estação da partida.

Art. 21. Se uma familia occupar um carro inteiro tem direito ao abatimento de 10 %.

Art. 22. Um comboio extraordinario pôde ser recusado pela Companhia, e se esta o conceder cobrará o valor total da lotação, com o desconto de 20 %.

Art. 23. Nos carros de 1ª e 2ª classe não pôde entrar pessoa descalça.

Art. 24. Nenhum viajante de qualquer classe pôde levar consigo cães, salvo occupando um carro inteiro, ou compartimento de carro.

Art. 25. Nenhum viajante pagará frete adicional pela bagagem de qualquer fórma, pezo ou tamanho, comtanto que a leve consigo, ou vá por baixo do seu assento, não incommodando os outros pas-

sageiros, do que he juiz a pessoa a cujo cargo estiver a policia do trem.

Art. 26. Devem ser conduzidos nos trens dos viajantes os seguintes objectos:

1º. Os saccoos vasios, gratis.

2º. Dinheiro, joias, metaes e pedras preciosas, pagando meio por cento *ad valorem*.

3º. Ovos, fructas, verduras, raizes, e toda a sorte de miudezas proprias para alimentação, inclusive capoeiras de aves, cada volume conduzido por um viajante da 3ª classe, pagando metade da taxa que paga o conductor, sem ficar á Companhia responsabilidade alguma.

4º. Peixe fresco do mar ou de agua doce, acondicionado em vasilhas, á vontade de quem remette, e por sua conta e risco.

5º. Pequenos volumes de encomendas, não excedendo cada um a tres arrobas, e nem a 12 palmos cubicos de volume.

6º. Volumes de bagagem excedente a que acompanha o viajante.

As tres ultimas especies pagarão do Rio para cada estação do interior e vice-versa os seguintes preços por arroba.

Engenho Novo	150 réis
Cascadura	300 »
Machambomba	500 »
Queimados	800 »
Belém	1\$000 »

DOS FRETES POR CABEÇA

Art. 27. Os animaes vivos pagarão da Côte para o interior e vice-versa o que consta da seguinte tabella.

CLASSIFICAÇÃO DOS ANIMAES	Engenho Novo	Cascadura	Machambomba	Queimados	Belém
Bois, cavallos, bestas e jumentos	\$600	1\$200	2\$600	3\$200	4\$000
Cães com mordaca e outros animaes que não servem de alimento, não sendo ferozes	\$500	\$900	1\$500	2\$500	3\$500
Carneiros, cabritos, veados e semelhantes	\$250	\$400	\$850	1\$200	1\$600
Porcos, vitelas e bezerros	\$300	\$600	1\$000	1\$600	2\$000
Patos, perús e outras aves de tamanho, por duzia	\$350	\$700	1\$200	2\$000	2\$500
Gallinhas, frangos, pombos e semelhantes, duzia	\$280	\$360	\$600	\$960	1\$200

Art. 28. Um só animal pagará o dobro do preço da tarifa. E quem encher um carro, ou mandar diariamente um certo numero de cabeças, terá direito a um desconto de 20 %.

Art. 29. No prazo de um mez, contado da data da abertura da linha, a Companhia demonstrará perante o Governo qual seja a despesa realmente por ella feita com o transporte do gado em pé, e o Governo poderá exigir que se abaixe até esse limite o frete dos bois, vitelas, carneiros, porcos e cabritos destinados ao córte.

FRETE POR CADA PEÇA

Art. 30. Os carros vazioes de carga, ou de viajantes, pagarão os seguintes preços.

VEHICULOS	Engenho Novo	Cascadura	Machambomba	Queimados	Belém
	Carro ou carroça de rodagem ordinaria, de duas rodas, transportados sobre os vehiculos da estrada de ferro	1\$500	3\$000	5\$000	8\$000	10$000
Ditos de quatro rodas, idem ..	2\$500	5\$000	8\$000	13\$000	16\$000
Vagões e carros de todas as especies para estradas de ferro, transportados como os precedentes	3\$000	6\$000	10\$000	16\$000	20\$000
Os mesmos rodando nos trilhos em suas proprias rodas	1\$000	2\$000	3\$500	5\$500	7\$000
Locomotivas, nas proprias rodas	7\$500	15\$000	25\$000	40\$000	50\$000

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 31. A' excepção dos viajantes, e dos objectos remettidos pelos mesmos trens, todos os fretes serão pagos na Córte, a saber: os das generos d'aqui expedidos para o interior, adiantados ao expedir-se o conhecimento respectivo, e os que veem de fóra no acto da entrega.

Art. 32. Os viajantes e mercadorias que percorrerem qualquer porção de estrada entre estação e estação pagarão de frete a differença entre as taxas marcadas da Córte aos pontos de partida e de chegada, com um augmento de 10 %.

Palacio do Rio de Janeiro em 30 de Janeiro de 1858. — *Marquez de Olinda.*

DECRETO N. 2104 — DE 11 DE FEVEREIRO DE 1858

Autorisa a Companhia de Estrada de Ferro de Pedro II para realizar a terça parte do seu capital por meio de empréstimo.

Sendo necessario, em virtude da Lei de 26 de agosto de 1857, modificar o art. 5º dos Estatutos da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II, e Tendo em vista a proposta feita pela Directoria da mesma Companhia a este respeito; — Hei por bem Autorisar a dita Companhia para que, em lugar da emissão de acções suas, equivalentes a um terço do capital estabelecido no mencionado artigo, possa ella realizar essa parte do capital por meio de empréstimo, ou seja representado por Apolices do Governo, ou por obrigações da Companhia garantidas pelo Estado, na fórma das condições que com este baixam, assignadas por Bernardo de Souza Franco, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em onze do fevereço de mil oitocentos cincoenta e oito, trigesimo setimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Bernardo de Souza Franco.

Condições para a realização de um empréstimo correspondente á terça parte do capital da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, fixado pelo art. 5º, dos Estatutos publicados com o decreto n. 1509, de 9 de maio de 1855.

Art. 1º. O empréstimo de que trata a Lei de 26 de agosto de 1857, será contratado fóra do Imperio, e deverá produzir o valor real de £ 1.425.000-0-0, ou 12.666:666\$666 ao cambio de 27, liquido de todas as despesas proprias do contracto. Esta somma será effectuada nos prazos que para isso forem ajustados.

Art. 2º. Ouvida a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, nomeará o Governo a pessoa que deve negociar o empréstimo, a qual, depois de empregar as diligencias precisas para obter as melhores condições, quer emittindo obrigações da Companhia, quer Apolices de Divida do Estado, recolherá as propostas convenientes, e as apresentará ao Ministro que para esse fim fór designado pelo mesmo Governo, se o Ministro não fór o proprio negociador.

Art. 3º. Será preferida a proposta mais vantajosa, e, em igualdade de circumstancias, a emissão de titulos do empréstimo será feita em nome da Companhia.

Art. 4º. Logo que o Ministro Brasileiro receber o contracto do empréstimo cuja proposta tiver sido por elle preferida, assignará o contracto e as Apolices, ou as obrigações da Companhia, como fiador e principal pagador por parte do Brasil.

Nas Apolices ou obrigações que se emittirem, se inscreverão as seguintes palavras — Empréstimo para a Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Art. 5º. Quer o empréstimo se faça em nome da Companhia, quer em nome do Estado, a Companhia não terá interferencia alguma na direcção do serviço do mesmo empréstimo.

Para indemnisação das quantias que o Governo tiver despendido semestralmente com este serviço entregará ella ao Thesouro as sommas devidas á vista de nota dada pela Repartição competente.

Art. 6º. No contracto se estabelecerá que a amortisação annual sobre o capital do empréstimo será a differença que resultar da somma das despesas feitas com os juros e comissões do empréstimo, comparada com a importancia do juro de sete por cento de que trata o art. 7º destas condições.

Se, porém, fôr conveniente contrahir o empréstimo com a amortisação de 1 por cento, neste caso far-se-ha uma amortisação addicional até completar a importancia da dita differença.

Art. 7º. As quantias que se forem realisando por conta do empréstimo na Praça em que o mesmo fôr contrahido serão depositadas na Casa Commercial dos Agentes Brasileiros em Londres; e desde a data de sua entrada alli vencerão do Governo Geral e Provincial o juro de 7 por cento em favor da Companhia.

O Governo poderá, de accordo com a Directoria da Companhia, tomar por sua conta estas quantias para as applicar ás suas despesas, entregando á Companhia, no Rio de Janeiro, somma equivalente ao cambio do dia, aliás dará ordens aos ditos Agentes para que as ponham á disposição da mesma Companhia.

Art. 8º. A Companhia continuará a debitar o Governo Geral e Provincial pela garantia dos juros na importancia de 7 por cento do capital realisado até o limite dos trinta e oito mil contos decretados, contando-se o juro sobre a parte do capital que fôr representada pelo empréstimo desde a data fixada no artigo antecedente. Assim tambem os creditará pela renda liquida que receber, e pelo pagamento dos ditos juros.

Art. 9º. As despesas provenientes da passagem dos fundos de empréstimo para o Brasil, ou por motivo de alta de cambio ou de comissões, serão consideradas despesas de capital, e incorporadas na parte 4ª do art. 18 do Contracto de 10 de maio de 1855, não sujeitas ao limite de 2 ½ por cento nella estipulado; para o que fica modificado o referido Contracto nesta parte. Se porém houverem lucros provenientes de cambio por que forem passados os fundos, taes lucros serão equiparados aos premios de acções para os fins do art. 11 dos Estatutos, salvo se anteriormente se tiverem feito as despesas a que se refere a primeira parte deste artigo, as quaes serão indemnizadas pelos lucros de que trata esta segunda parte.

Art. 10. Logo que seja realisado o empréstimo, suspender-se-hão as chamadas das acções em circulaçáo até que haja necessidade de completar o capital das mesmas.

Art. 11. Os fundos disponiveis estarão sempre depositados em conta corrente n'algum estabelecimento bancario.

Palacio do Rio de Janeiro em 11 de fevereiro de 1858. —
Bernardo de Souza Franco.

DECRETO N. 2123 — DE 13 DE MARÇO DE 1858

Altera a disposição contida no final da 1.^a parte do art. 5.^o Cap. 2.^o dos Estatutos da Companhia da Estrada de Ferro da Província da Bahia, approvados pelo Decreto n.^o 1614 de 9 de Junho de 1855, e explica a clausula 4.^a do art. 2.^o da Convenção approvada pelo Decreto n. 1615, combinada com o art. 39 dos Estatutos approvados pelo Decreto n.^o 1614.

Attendendo ao que Me foi representado por parte da Companhia da Estrada de ferro da Bahia, sobre os inconvenientes que para o futuro poderão resultar da disposição contida no final da primeira parte do art. 5.^o, Cap. 2.^o dos seus Estatutos, approvados pelo Decreto n. 1614 de 9 de junho de 1855, assim como sobre a intelligencia da clausula 4.^a do art. 2.^o da convenção approvada pelo Decreto n. 1615 de 9 de junho de 1855, combinada com o art. 39 dos Estatutos approvados pelo Decreto n. 1614 da mesma data: Hei por bem, Decretar:

1.^o. Que o art. 5.^o do Cap. 2.^o dos mesmos Estatutos seja substituido pelo seguinte:

Art. 5.^o. O capital da Companhia provisoriamente fixado para garantia de juro em 1.800.000 £. para as primeiras vinte leguas de estrada de ferro, será definitivamente marcado para a mesma garantia, segundo o que se reconhecer ter sido effectivamente despendido até aquella somma na construcção das ditas primeiras vinte leguas.

Os possuidores das acções não respondem por mais do que pelo total dellas.

2.^o. Que em addição aos dous e meio por cento sobre o custo da construcção, na conformidade da clausula 3.^a do art. 2.^o da convenção de 7 de junho, entram tambem no capital garantido os vencimentos da Directoria em Londres por espaço de seis annos, que he quanto tem de durar a construcção da obra.

O Marquez de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em treze de março de mil oitocentos cincoenta e oito, trigesimo sétimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

DECRETO N. 2124 — DE 13 DE MARÇO DE 1858

Prorroga o prazo para a formação da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby na Província de S. Paulo, marcado no decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, e altera algumas das condições annexas ao mesmo decreto.

Attendendo á representação que fizeram subir á Minha Imperial presença o Marquez de Mont'Alegre, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, e o Barão de Mauá, concessionarios da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby na provincia de S. Paulo: Hei por bem decretar o seguinte:

1º. O prazo marcado na condição 1ª do decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856 para a formação da Companhia fica prorogado por mais dois annos contados do fim do mesmo prazo.

2º. A condição 7ª do mesmo decreto n. 1759 será substituída pelas seguintes:

Condição 7ª. Ficam isentos de direitos de importação dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, e nos dez annos que a ella immediatamente se seguirem, os trilhos, machinas, materiaes, e instrumentos que se destinarem á construcção da estrada, e á sua conservação; e hem assim pelo mesmo espaço de tempo os carros, locomotivas e mais objectos necessarios para os trabalhos da empreza. A mesma isenção é concedida ao carvão de pedra, coque, ou outro combustivel pelo espaço de 33 annos, contados da data da formação da Companhia. O gozo destes favores fica sujeito aos Regulamentos fiscaes, para o fim de evitar qualquer abuso.

Organisar-se-ha uma conta dos valores assim obtidos do Thesouro Nacional, que tambem de ser restituídos pela Companhia ao Governo nos casos especificados.

3º. Será igualmente substituída pela seguinte a condição 16ª do mesmo decreto n. 1759:

Condição 16ª. O Governo garante á Companhia durante o prazo de 33 annos, a contar da primeira chamada de suas acções, o juro de 5 % ao anno sobre o capital gasto *bona fide* na estrada de ferro até o maximo declarado no fim do art. 18, sendo pago de seis em seis mezes nesta Córte, pelo que toca ás acções que circularem no Brazil, e em Londres, pelo que respeita ás que circularem fóra do Imperio.

E' além disto garantido á mesma Companhia por igual numero de annos, e a contar da primeira chamada de suas acções, o juro de mais 2 %, que a provincia de S. Paulo lhe assegura em virtude da lei provincial n. 6 de 17 de março de 1855.

Este juro será pago pela Thesouraria da referida provincia, sob sua responsabilidade, dentro do maximo referido na condição 18ª, e realizado nos termos prescriptos pela condição 19ª § 1º.

Fica expressamente declarado que a garantia do juro, tanto geral, como provincial, é sómente sobre o capital despendido dentro do maximo na distancia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

O Marquez de Olinda, Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 13 de março de 1858, 37º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

PORTARIA — DE 8 DE ABRIL DE 1858

Approva o Regulamento provisório do trafego e custeio da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.º

Sua Magestade o Imperador Ha por bem Approvar o Regulamento provisório do trafego e custeio da estrada de ferro de Dom

Pedro 2º, que com esta baixa, organizado pela Directoria da Companhia da mesma estrada.

Palacio do Rio de Janeiro, em 8 de abril de 1858.

Marquês de Olinda.

Regulamento provisório do trafego e custeio da Estrada de Ferro de D. Pedro II

CAPITULO I

Da direcção geral

Art. 1º. A suprema administração, fiscalisação e inspecção quer dos estudos, construcção da linha, quer do trafego, conservação e custeio das secções franqueadas ao transitto publico, conferidos pelos Estatutos á Directoria serão por ella exercidas, tanto no que respeita ao pessoal como ao modo de execução, por intermedio de um dos seus membros na conformidade do disposto no regulamento interno; ao qual incumbirá achar-se em qualquer ponto da linha que a seu arbitrio julgar mais conveniente.

Art. 2º. O 1º empregado e executor das ordens da Directoria, na forma do Artigo precedente, he o Engenheiro em Chefe da Companhia. E as instrucções relativas ao trafego, conservação, e custeio das secções abertas ao transitto publico serão desempenhadas pelos seguintes empregados, cada um dentro da esphera de seus deveres, além dos mestres e officiaes de officinas, que se houverem de fundar, e dos trabalhadores empregados nos reparos da estrada.

1º. Um inspector geral do trafego que deve ter grande pratica do serviço de estrada de ferro.

2º. Um agente, um ajudante e dous fiéis em cada uma das estações terminaes da *Côrte e Belém*.

3º. Um agente, um ajudante e um fiel em cada estação intermedia.

4º. Um chefe de trem, um machinista e um foguista para cada um e mais os guardas precisos para os freios.

5º. Feitores do serviço, guardas diurnos e nocturnos dos pateos e da linha.

A ordem em que vão enumerados os empregos mencionados assignala a precedencia entre elles e o dever de obediencia.

Art. 4º. Além dos empregados referidos haverá na estação terminal da *Côrte*, um chefe de contabilidade e dous escripturarios incumbindo-lhes a organisação dos balanços mensaes e semestraes da receita e despeza do trafego e custeio de toda a linha, os mapas estatisticos, e toda escripturação relativa ao serviço dos transportes, ás reparações da via e material consumo e custo do combustivel, oleo, e quaesquer outros trabalhos que lhe forem ordenados.

Emquanto as necessidades do serviço não exigirem o contrario, os fiéis das estações intermedias farão o serviço dos ajudantes dos agentes destes, sendo isentos da fiança a estes imposta, e sem direito a qualquer gratificação; outrossim enquanto o serviço não avultar e se faz compativel servirá de chefe da contabilidade o

guarda-livros da Companhia com gratificação de um conto de réis. Para expedição de suas ordens e escripturação apropriada terá o engenheiro em chefe um secretario sob a sua proposta, nomeado e demittido pela Directoria; o qual vencerá por anno dous contos de réis; he de sua rigorosa obrigação lançar em livro designado toda a correspondencia official; e deve fallar e escrever as linguas ingleza e portugueza.

Art. 7º. O engenheiro em chefe e o inspector geral do trafego serão nomeados por contractos especiaes em que se estipulem seus vencimentos e quaes as seguranças que devam offerecer á Companhia. Os agentes e seus ajudantes, os chefes de trem e o da contabilidade, os escripturarios e os fieis serão nomeados pela Directoria: as mais occupações necessarias aos trabalhos e serviços das estações, via ou trens serão providas pelo membro da Directoria em exercicio sobre proposta do inspector geral.

Art. 8º. O agente na estação da Côte e o chefe de contabilidade prestarão uma fiança de doze contos cada um; o agente na estação de Belém de 8 contos; os ajudantes dos agentes nas estações da Côte e Belém, os escripturarios agentes das estações intermedias, de 6 contos cada um; os ajudantes dos agentes das estações intermedias, os fieis das terminaes da Côte e Belém, os chefes de trem de 4 contos cada um; os fieis das intermedias de 3 contos cada um.

Art. 9º. Emquanto os trens não passarem de Belém e a receita annual não exceder a mil contos della se deduzirá 1 ½ % para ser distribuido pelos empregados que directamente se occupam no trafego da linha na fórmula da tabella annexa a este artigo onde igualmente se indica importancia dos ordenados. E para este fim se multiplicará o numero dos empregados de cada classe que estiveram em serviço effectivo no semestre pela quota respectiva e a somma dos productos será o divisor da porcentagem para determinar o valor das partes a que se refere a tabella.

	Ordenados	Pore. para as que a tem
Agente na estação da Côte	2:000\$000	4 partes
Seu ajudante	1:600\$000	3 " "
Agente na estação de Belém enquanto fôr o termo da linha	1:800\$000	3 " "
Seu ajudante, idem	1:400\$000	2 " "
Agentes nas estações intermedias cada um	1:200\$000	2 " "
Seus ajudantes	1:000\$000	1 " "
Chefe de trem um em cada uma	1:300\$000	3 " "
Machinista, idem	1:200\$000	2 " "
Foguistas idem considerados como aprendizes de machinistas	600\$000	1 " "
Fieis nas estações da Côte e Belém, a cada um	1:000\$000	
Fieis nas estações intermedias	800\$000	
Chcfe de contabilidade na estação da Côte	3:000\$000	
Escrepturarios idem, a cada um	1:200\$000	
Guardas diurnos e nocturnos dos pa- teos e da linha	1\$600	por dia

Feitores do serviço, o salario dos guardas e mais metade.

Mestres e operarios das officinas os salarios que se ajustarem.

N. B. — Exceptuam-se os machinistas nomeados por contratos especiaes os quaes serão mantidos.

Art. 10. Fica entendido que além dos vencimentos dos empregados a Companhia não os sustenta nem faz com elles mais despeza alguma. Os ordenados serão pagos mensalmente e a porcentagem no fim de cada semestre. Os salarios dos que vencem por dia serão pagos semanalmente.

Art. 11. Quando o augmento do trafego parecer ao engenheiro em chefe ou ao inspector geral exigir uma maior divisão de trabalho e attribuições, um ou outro exporá por escripto ao membro da Directoria em exercicio quaes as medidas que são aconselhadas pelas necessidades do publico, e da Companhia.

CAPITULO II

Do inspector geral do trafego

Art. 12. Todos os empregados creados por este regulamento, á excepção do engenheiro em chefe e seu secretario, serão subordinados ao inspector geral do trafego, cujas ordens cumprirão ou lhes sejam directamente transmitidas, verbalmente, ou por escripto, ou por intermedio de outros empregados segundo a gerarchia estabelecida.

Art. 13. O inspector geral do trafego tem por attribuições e deveres:

1°. Dirigir, tendo em vista quaesquer ordens do membro da Directoria em exercicio, o serviço de todas as estações, officinas da Companhia e trens em movimento.

2°. Fiscalisar, independentemente de qualquer outra fiscalisação que a Directoria estabelecer, a escripturação da receita classificada segundo os artigos da tarifa, e da despeza, separando sempre a do combustivel, a do oleo, a dos concertos do material, da conservação e reparos da estrada, e quaesquer outros que lhes parecerem uteis ou que forem prescriptos.

3°. Fazer inventario em livro especial dos utensilios e ferramentas, e formar listas dos que levar cada chefe de trem, dos que possuir cada guarda e dos que tiverem sido entregues aos feitores dos reparos, para os serviços a cargo de cada um. Passar revista, quando lho parecer conveniente aos ditos utensilios e ferramenta, devendo no caso de extravio por negligencia de um empregado descontar-lhe dos vencimentos os objectos perdidos.

4°. Remetter ao Presidente e ao Director em exercicio todos os sabbados uma noticia da importancia da receita bruta separando a parte dos viajantes do que provem de mercadorias, e mensalmente uma noticia geral do trafego extrahida das partes diarias dos agentes das estações.

5°. Organisar a folha geral do pagamento mensal dos empregados e das férias dos trabalhadores e operarios, tendo recebido e verificado as folhas parciaes das estações, das officinas, e do pessoal dos trens, as quaes submeterá á inspecção e rubrica do membro da Directoria em exercicio e a despacho para pagamento á Directoria;

exceptua-se a folha das férias para cujo pagamento bastará a simples rubrica mencionada.

6°. Determinar segundo as necessidades do serviço as horas em que se devem abrir e fechar as estações, as horas em que os empregados podem tomar suas refeições, as destinadas ao recebimento ou entrega de cargas e vendas de bilhetes, e detalhar o serviço em cada um dos seus ramos com aprovação do Director em exercicio.

7°. Organisar a tabella das horas da partida dos trens das estações terminaes e de cada uma das intermedias.

8°. Organisar o regimento dos signaes empregados para a segurança do trafego e indicar qual o distinctivo de que deve usar cada classe de empregados.

9°. Dar instrucções escriptas aos guardas dos pateos das estações, aos que manobram as agulhas, aos dos cruzamentos de ruas publicos e outros, prescrevendo a cada classe ou a cada individuo as horas e natureza do serviço e a extensão de cada districto.

10. Marcar regras para a composição dos trens; os numeros dos carros, os lugares que nelles devem occupar respectivamente os empregados; o quaesquer preceitos necessarios para bem regular o movimento na estrada, nos desvios, nos casos de encontro de outro trem ou de embarço na via ou de perigo qualquer.

11. Indicar annualmente á Directoria o machinista cuja locomotiva tem aturado mais do que o ordinario, ou que tem realizado notaveis economias de combustivel ou da altura dos eixos sem prejuizo do material ou da velocidade, para que lhes seja arbitrado um premio.

12. Suspender qualquer empregado que em sua opinião servir mal e propór sua demissão, se assim o julgar a bem do serviço; despedir qualquer operario ou jornaleiro, cuja conservação lhe parecer inconveniente.

Art. 14. Os trabalhos que pelos §§ 7°, 8°, 9°, e 10 do artigo antecedente são incumbidos ao inspector geral do trafego serão apresentados ao membro da Directoria em exercicio a quem compete promover a sua devida approvação. A suspensão autorizada pelo § 12 do mesmo artigo antecedente só póde ter lugar quando tanto ella como o facto que a motivou tenham conjunctamente occorrido em ausencia do membro da Directoria em exercicio, o qual deve dar seu consentimento sempre que se achar presente, ou a suspensão não tenha sido immediata ao facto.

CAPITULO III

Art. 15. O serviço em cada estação consiste no seguinte:

1°. Vender bilhetes das tres classes de viajantes lançando diariamente em um livro a importancia vendida com distincção de classes.

2°. Receber carga para expedir ás outras estações emitindo conhecimentos de talão, nos quaes se declare se o frete foi ou não pago adiantado.

3°. Entregar a carga recebida das outras estações arrecadando o conhecimento e o frete se não foi pago adiantado: no caso de extravio do conhecimento se entregará o genero fazendo assignar

o recibo em um livro de talão e verificando-se a identidade da pessoa.

4º. Pesas e medir as cargas.

5º. Guardar por tempo determinado mercadorias abandonadas ou remetidas das outras estações, e que não tenham sido reclamadas pelas pessoas que fizeram as remessas, ou por aquellas a quem tenham sido dirigidas, e objectos perdidos pelos viajantes dentro ou fora dos carros, e achados pelos empregados, aos quaes incumbe a revista dos carros, ou outros.

6º. Remetter os conhecimentos ou recibos ás estações d'onde procedeu a carga.

7º. Escripular dia por dia a receita e despeza geral e peculiar de cada estação onde se derem.

8º. Fornecer ao chefe de cada trem um manifesto dos objectos remetidos á cada uma das outras estações.

9º. Enviar ao membro da Directoria em exercicio e ao inspector geral parte diaria da receita e despeza e do que houver occorrido de notavel na estação ou na linha, havendo disso sciencia.

10. Todos os mais trabalhos que possam ser necessarios para auxiliar e regularisar o trafego da estrada de ferro.

Art. 16. Todos estes trabalhos estarão a cargo do Agente, que os repartirá entre si e o pessoal ás suas ordens debaixo da propria responsabilidade.

Art. 17. Em todas as estações haverá diariamente o numero de trabalhadores necessarios para o movimento das cargas fixado pelo inspector geral do trafego, depois de ouvido o agente.

Art. 18. O agente he o chefe de todo o pessoal da estação, dos guardas empregados nos pátios, ou manobras das agulhas proximias, e do pessoal dos trens, enquanto parados na estação.

Art. 19. Fica ao arbitrio da pessoa que faz a remessa pagar ou não adiantado o frete da carga expedida das estações intermedias ou terminal de Belém: toda a carga porém que da Côte fór expedida para o interior pagará o frete adiantado.

Art. 20. Nenhuma despeza se fará nas estações sem authorisação prévia. Os pedidos para essas authorisações, assim como para fornecimento de dinheiro, ou de quaesquer objectos se farão em um livro de talão; averbando-se em cada um o recebimento do objecto pedido ou a effectividade da despeza autorizada.

Art. 21. Nenhum annuncio, ou edital alheio ao serviço do edificio poderá ser affixado nas salas da estação, nem admittir vendilhão ou pregoeiro de objecto algum, sem prévia authorisação.

Art. 22. Nenhum agente póde admittir ou despedir do serviço pessoa alguma sem prévia authorisação; excepto dispensar trabalhadores inuteis.

Art. 23. As authorisações a que se referem os tres artigos 20, 21 e 22 são do membro da Directoria em exercicio.

Art. 24. O agente deve inspecionar diariamente o serviço do asseio e arranjo de todo o edificio e suas dependencias, dos pátios, e dos apparehos necessarios ao trafego da estação. Deve zelar que ninguém cultive terrenos da Companhia sem licença, nem se utilize

particularmente de objecto algum a ella pertencente, os quaes todos terão a marca C. D. P. II.

Vejará que nenhum empregado receba dos particulares por nenhum pretexto qualquer remuneração.

A infracção deste preceito será sempre causa sufficiente para a demissão.

Art. 25. Cada agente remetterá diariamente ao da Côrte a quantia arrecadada no dia, sendo portador responsavel o chefe de trem. Remetterá tambem ao membro da Directoria em exercicio, e ao inspector geral do trafego uma parte mensal contendo:

1.º. Declaração da importancia dos fretes separadamente de viajantes e mercadorias, adiantados ou recebidos no acto da entrega.

2.º. Numero e importancia dos recibos ou conhecimentos de carga que dissolveu no decurso do mez.

3.º. Noticia dos pedidos de objectos ou autorisações de despeza.

4.º. Dila da despeza realisada.

5.º. Numero dos trabalhadores que se occuparam a jornal.

Art. 26. A escripturação de cada estação se fará nos seguintes livros todos rubricados pelo Presidente, ou por quem este autorisar por despacho lançado na 1.ª folha.

Livro de receita e despeza.

Idem de entrada e sahida de mercadorias.

Idem de talão para conhecimentos de mercadorias recebidas.

Idem idem para recibos das que se entregam.

Idem idem para pedidos de dinheiro ou quaesquer objectos.

Idem idem para os bilhetes de viajantes.

Idem para a matricula das locomotivas.

Idem idem dos vehiculos.

Livro do ponto dos empregados.

Art. 27. No escriptorio da estação estará sempre presente um exemplar do presente regulamento, que qualquer poderá examinar.

Art. 28. Todos os empregados que tem ordenado fixo assignarão diariamente o ponto em um livro, e na estação da Côrte os empregados dos trens: um dos primeiros será incumbido de apontar os trabalhadores e todos os que vencem por dia.

Art. 29. O saldo em cofre na estação da Côrte será todos os dias recoihido ao Banco em que a Companhia depositar seus fundos.

CAPITULO IV

Do pessoal dos trens

Art. 30. Uma hora antes da partida de quaesquer trem deve o seu chefe apresentar-se ao Agente da Estação, depois de ter verificado a presença de todo o mais pessoal do trem. Cabe ao Agente providenciar sobre a falta de qualquer desses empregados.

Art. 31. Todo o pessoal do trem he subordinado ao seu chefe.

Art. 32. O chefe do trem deve trazer sempre consigo um exemplar dos regulamentos do serviço, e um bom relógio, que acertará todos os dias pelos das estações. Terá sempre no seu trem, em lugar apropriado, os utensilios, ferramentas e sobressalentes, con-

stantes de uma lista, que fôr determinado pelo Inspector Geral do trafego.

Art. 33. He responsavel pecuniariamente pelo prejuizo causado á Companhia.

1º. Por negligencia. 2º. Por extravio de qualquer objecto ou dinheiro. 3º. Por avarias na carga transportada provenientes de sua negligencia.

Póde porém declinar da responsabilidade justificando-se e indicando o culpado, perante o Inspector Geral, que ouvirá a ambos e resolverá. Da decisão se póde appellar para a Directoria.

Art. 34. Na hora que precede á partida, todo o pessoal se occupará em auxiliar o chefe, pelo modo por este prescripto, no desempenho dos seguintes cuidados.

Examinar os freios verificando se bem funcçãoam; cuidar na untura dos eixos, inspecçãoar os engates dos carros, ver se estão promptos os signaes e luzes que se tem de empregar, abrir as portinholas aos viajantes, manter a bôa ordem na entrada, auxiliar as crianças, velhos e doentes; velar que não sejam excedidas as lotações que nos carros não entrem pessoas com bilhetes de classe inferior, auxiliar a averiguação dos manifestos de carga, arrecadar as bagagens e todos os mais serviços que forem essenciaes para regularisar o movimento da linha.

Art. 35. Os trens devem achar-se compostos em frente da estação com a antecedencia exigida pelo agente para a carga e arranjos necessarios.

Art. 36. O chefe do trem he responsavel pela policia e segurança do trem; e delibera sobre todos os casos occorrentes, durante o movimento.

Art. 37. O chefe do trem deve verificar pessoalmente antes da partida:

1º. Que nenhum carro destinado a concerto entre na composição dos trens, e que todos os engatados estejam em bom estado.

2º. Que o numero de carros não exceda as ordens.

3º. Que tenha o trem numero prescripto de carros com freios devidamente collocados.

4º. Que todo o pessoal esteja nos seus postos.

5º. Que o carregamento se tenha feito devidamente, estando a carga preservada das chuvas, e do risco de perda ou de avarias.

Art. 38. São tambem attribuições do chefe do trem:

1º. Presidir a organização do trem, segundo as ordens do Agente.

2º. Deliberar acerca de qualquer carro que deve ser abandonado, e sobre o estado de outro qualquer, que se tenha de adicionar ao trem.

3º. Examinar antes da partida de qualquer estação os bilhetes dos viajantes, para verificar se pagaram a viagem que fazem.

4º. Transmittir as ordens, verbaes ou por escripto, do Inspector Geral.

5º. Fazer os signaes que forem necessarios, logo que veja a necessidade e sem esperar o apito do machinista que aliás tem

igual obrigação de dar signal. Nos casos de duvida, a respeito de qualquer perigo, deve sempre tomar-se o lado da segurança.

6°. Conferir e encarregar-se dos manifestos da carga.

7°. Velar que á noite se accendam as luzes necessarias.

8°. Dar parte de qualquer negligencia ou falta dos empregados do trem, e do pessoal occupado na conservação da linha.

9°. Nas estações fazer remover dos desvios os carros que sahirem dos trens e ver que as agulhas fiquem bem collocadas para outros que se esperem.

10. Encarregar-se das encomendas e recados dos seus superiores no que fôr relativo ao serviço da Companhia.

Art. 39. Nenhum trem deve partir de uma estação antes do momento anunciado. Esta regra não soffrerá excepção de trem, de lugar, de tempo, nem de circumstancia alguma.

Art. 40. Todas as vezes que um trem parar inesperadamente, e se esperar outro, nessa direcção mandará o chefe um empregado; se o não tiver disponível irá elle proprio até encontrar o 1.º Guarda para fazer o signal de via impedida. Não o encontrando até cerca de 300 braças, fará elle mesmo o signal.

Art. 41. Compete ao machinista:

1°. Dirigir, e fazer os pequenos reparos a seu alcance nas locomotivas e carros de seu trem.

2°. Examinar e limpar por si mesmo as peças essenciaes do machinismo, e presidir a limpeza de todo o material.

3°. Dar ordem para o serviço aos foguistas, por cujas faltas responde, se as occultou.

Art. 42. O foguista e os guardas freios de trem obedecem ao machinista e ao chefe, sem perguntarem o motivo das ordens que receberem.

Art. 43. Nenhum machinista póde abandonar a sua locomotiva estando accesa, sem que se tenha dado providencias para a substituição.

Art. 44. Todas as vezes que um trem chegar á estação do Campo, o machinista dará parte do estado da machina, declarando se urge alguma reparação, ou se está prompta para nova viagem.

Art. 45. Os chefes de trem organisam a folha do seu pessoal, assignando elles chefes o ponto na estação, em cujas folhas serão admittidos: he sujeita á fiscalisação do Agente que a rubricará.

Os machinistas e mais empregados dos trens, quando por ventura deixarem estes de circular, poderão trabalhar nas officinas, em cuja folha se lhe abonarão os dias respectivos.

Art. 46. O lugar do foguista, devendo considerar-se como aprendiz de machinista, e com aspiração a accesso será destinado aos operarios mais intelligentes e moralisados das officinas.

Art. 47. Todo o empregado de um trem que não comparecer uma hora antes da partida será suspenso por 3 ou mais dias, segundo a gravidade do caso.

CAPITULO V

Dos guardas dos pateos e da linha

Art. 48. Cada um destes empregados tem por dever percorrer o seu districto pelo menos duas vezes, uma de dia, outra de noite, tendo por fim a primeira ronda examinar o estado da via e a segunda mais especialmente velar contra as infracções e examinar se depositam qualquer objecto na linha.

Na ronda de dia examinarão com especial cuidado o estado das pontes e viaductos.

Art. 49. Todos os Guardas tem por dever arrecadar os objectos achados na estrada, e levar-os ou remetter-os na 1.^a occasião a uma das estações proximas.

Art. 50. Terá cada um uma caderneta, fornecida pela Companhia na qual o superior que visitar a estrada escreverá as ordens do serviço. Entregará quando fôr rendido, esta caderneta a seu successor, com a ferramenta, signaes, e mais objectos a seu cargo.

Art. 51. A ronda diurna do Guarda terá sempre luiz o mais proximamente possível da passagem do 1.^o trem e antes della.

Art. 52. He obrigação do Guarda fazer qualquer pequeno concerto que couber em suas forças, como restabelecer os esgotos obstruidos, velar que se desenvolva a vegetação, onde isso lhe fôr recommendado, desobstruir o espaço entre os carris e os contra carris (onde os houver) e remover da via tudo o que possa causar embaraço á circulação.

Se para ultimar os pequenos reparos a seu cargo precisar do auxilio do Guarda mais visinho deverá este prestar-se sempre que isso não prejudicar suas proprias obrigações.

Art. 53. Para reparos de maior importancia dará parte pelo 1.^o trem que passar, e fará signal de parada sempre que lhe parecer perigoso qualquer ponto da via: devendo sempre ter em vista esta negra, mui recommendada aos empregados de todas as classes; em caso de duvida, tome-se o lado da segurança.

Art. 54. Todas as obrigações dos guardas da via, dos cruzamentos das agulhas e dos pateos das estações são subordinados ao principal dever de se achar cada um no posto que lhe tiver sido designado á passagem de qualquer trem.

Art. 55. Os guardas cujos districtos começarem a menos de mil braças da estação serão apontados nella apresentando-se diariamente á hora marcada. Os outros serão incluídos nas ferias do feitores das reparações.

Art. 56. A falta de cumprimento do artigo antecedente importa, pela primeira vez suspensão por 7 dias, e pela segunda demissão.

CAPITULO VI

Do pessoal empregado nas reparações

Art. 57. A reparação do material se fará nas officinas que sobre proposta do Engenheiro em chefe e decisão da Directoria forem por esta fundadas. Cada officina terá um mestre e os operarios que forem precisos e nellas haverão os livros necessarias em

que se lancem a despeza e qualidade dos reparos feitos. o nome das locomotivas reparadas, o numero e especie dos vehiculos concertados, os materiaes entoados e tudo quanto se refere a receita e despeza da mesma officina. Cada officina e as obrigações acima impostas estarão a cargo do Agente da estação mais proxima, o qual deverá remetter ao Director em exercicio um balancete mensal da receita e despeza.

Art. 58. Cada mestre rége a sua officina, e he subordinado ao Engenheiro em chefe, ao Inspector Geral do trafego e ao Agente da estação, devendo obedecer de preferencia em caso de discordancia de ordens, ao mais graduado.

Art. 59. As reparações da estrada, que não puderem ser feitas pelos Guardas, ficarão a cargo de um feitor dispondo do numero de trabalhadores que autorisar o Inspector Geral, o qual tambem dá ordens para os trabalhos em que devam occupar-se.

Art. 60. O feitor dos reparos requisitará por escripto quando qualquer concerto exceder as forças e recursos de que dispõe.

Art. 61. Póde chamar em seu auxilio os guardas da linha sem prejuizo dos signaes de que depende a circulação dos trens.

Art. 62. Cada feitor de reparos organisa mensalmente a sua fêria, que deve ser apresentada ao Inspector Geral e por este fiscalizada pelos meios que entender proprios.

CAPITULO VIII

Preceitos Geraes

Art. 63. Todas as relações entre os empregados, maxime perante o publico, devem ter lugar do modo mais placido, evitando-se gritos, conversações á distancia, ou em voz alta.

Art. 64. A polidez para com os viajantes he uma qualidade essencial para persistir no serviço da Companhia. Deverão sempre evitar-se altercações, embora provocadas.

Art. 65. Nenhum empregado póde negociar nos trens, ou estações, nem transportar mercadorias por sua conta, embora pagando o frete.

Art. 66. Nas horas do serviço das estações, das officinas ou dos trens nenhum se póde retirar sem autorisação de seu chefe, e sem que esteja no lugar quem o deve substituir.

Art. 67. Todo o empregado que por sua conducta e por qualquer maneira comprometter o bom credito da Companhia, a juizo da Directoria, será demittido.

Art. 68. Nenhum trem ordinario ou extraordinario póde partir de uma estação com intervallo de outro, menos de 15 minutos.

Art. 69. A excepção dos viajantes com bilhetes e dos empregados, ninguem póde ser admittido nos trens, nem demorar-se nas estações, officinas ou armazens da Companhia, sem licença do empregado mais graduado della. Esta declaração será affixada nas portas.

Art. 70. Os Agentes das estações, seus ajudantes, e os chefes de trens, são obrigados a estudar o regulamento geral n. 1.930 de 26

de abril de 1857, e explicar aos seus subordinados as obrigações, que nelle se impõe a cada um; e estes procurarão esclarecer-se, certos de que nenhuma falta pôde ser justificada com a allegação da ignorancia da lei.

Art. 71. Todos os empregados são obrigados a vigiar que os moradores vizinhos da linha ou quaesquer outras pessoas não causem prejuizo á Companhia por qualquer maneira e devem participar o que observarem ao Inspector Geral para que dê as providencias, necessarias, ou as reclame do membro da Directoria em exercicio.

Art. 72. Incumbe especialmente aos chefes dos trens, guardas, e feitor dos reparos velar que na divisa do terreno da Companhia não se abram janellas ou portas, nem se plantem arvores que venham a cobrir a estrada de ferro, nem as edificações alterem o alinhamento das divisas.

Que quaesquer predios tolerados por enquanto fóra do alinhamento não se reedifiquem, sem entrar nelle.

Que ninguem obstrua os esgotos, nem encaminhe aguas para a estrada de ferro, nem estabeleça servidões ou faça escavações prejudiciaes á estrada.

Finalmente que não seja infringido o Regulamento do Governo, e muito principalmente os arts. 26 e 27.

Art. 73. Os Agentes de que trata o presente regulamento são os Administradores de que falla o Regulamento do Governo de 26 de abril de 1857.

Art. 74. A suspensão a que se refere o art. 13 § 12 só pôde ter lugar por 3 dias. No caso porém de presença do membro da Directoria em exercicio ou seu consentimento pôde a suspensão extender-se a 15 dias.

Art. 75. O Inspector Geral do trafego tem o direito:

1º. De reprehender o empregado que incorrer em qualquer falta, que a seu juizo o merecer.

2º. De descontar ao empregado que incorrer em faltas por elle consideradas graves o salario do dia.

Art. 76. Se na opinião do membro da Directoria em exercicio tiver inconvenientes a execução de qualquer disposição deste regulamento, poderá suspendel-a propondo e motivando á Directoria sua revogação ou reforma.

Art. 77. Qualquer reforma, alteração ou suspensão de alguma parte do regulamento, resolvida pelo membro da Directoria em exercicio, não pôde ser discutida em Directoria, sem que tenha sido dada para ordem do dia na sessão antecedente.

Escriptorio da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II em 1º de março de 1858. — Christiano Benedicto Ottoni, Presidente.
— João Baptista da Fonseca, Secretario.

PORTARIA — DE 8 DE ABRIL DE 1858

Approva o Regimento provisório de signaes para a Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Sua Magestade o Imperador Ha por bem Approvar o Regimento provisório de signaes para a Estrada de Ferro de D. Pedro II, que,

com esta baixa, organizado pela Directoria da Companhia da mesma Estrada.

Palacio do Rio de Janeiro, em 8 de abril de 1858.

Marquez de Olinda.

Regimento provisório de signaes para a estrada de ferro de de D. Pedro II

REGRAS RELATIVAS AO USO DO APITO DE VAPOR

1°. Um assobio rapido indica que o machinista esta prompto a fazer partir o trem: tambem exprime a ordem de voltar os freios, se tinham sido apertados.

O trem ou a machina contudo não parte sem ordem do chefe do trem.

2°. Dous assobios agudos, dados com rapidez, serão o signal para applicar os freios: chefe de trem e guarda freios, ouvindo o signal, cumprirão a ordem com rigor, e sem perder tempo a procurar ver qual seja a causa, fosse ou não o signal inesperado.

O mesmo signal repetido indica urgente e grande necessidade do uso dos freios, e deve ser seguido dos maiores esforços do chefe do trem e guarda freios para apertar-os o mais possivel.

3°. Tres assobios agudos, dados com rapidez, são o signal de que o trem vae andar para traz. He dever do chefe do trem, logo que ouve este signal, collocar-se na retaguarda do trem, em posição de poder fazer signaes ao machinista.

4°. O mesmo signal (tres assobios agudos e rapidos) será dado pelo machinista sempre que parar em lugar desusado na estrada, ou diminuir de velocidade a ponto de tornar provavel que outro trem o alcance. Nestes casos deve o chefe do trem ir ou mandar para o lado donde se espera outro trem para intimar-lhe que pare.

5°. Um assobio longo e continuado exprime que o trem se aproxima das curvas, ou dos cruzamentos dos caminhos ordinarios.

6°. Bem que deva o machinista ser o primeiro a descobrir o perigo, e dar o alarma, o chefe do trem e o guarda freios terão o cuidado de não affrouxar a sua vigilancia, e especialmente terem promptos os freios, e applical-os em tempo, quando o trem deva parar, quer ouçam quer não o apito: ficando entendido que o signal para apertar os freios deve ser dado pelo machinista, na proximidade de todas as paradas, sejam ordinarias, sejam inesperadas.

SIGNAES COM BANDEIRAS

7°. Bandeira vermelha significa sempre perigo; e ao ver-a o trem deve parar com a maior promptidão possivel.

8°. Bandeira verde significa que a locomotiva póde seguir cautelosamente.

9°. Bandeira branca exprime que até onde chega o conhecimento do guarda, que a içou, a via está desimpedida.

10. Uma bandeira içada em uma locomotiva exprime que outra vem seguindo. De noite uma lanterna verde significa o mesmo.

O trem ou machina que segue deve conservar-se pelo menos a 15 minutos de distancia e mover-se com dobrada cautela.

11. Toda a agitação energica de um lenço dos braços de uma pessoa, ou qualquer outro será considerado pelo machinista como signal de perigo possível e procederá em consequencia.

INSTRUCÇÕES GERAES

12. Todas as vezes que um trem de lastro, ou de concerto occupar qualquer parte da estrada, se collocará um homem intelligente com bandeira vermelha de cada lado da porção occupada pelo trem, em posição conveniente para avisar os outros trens contra o perigo.

13. Se um trem parar entre duas estações, seja por sinistro, ou por outra causa, deve-se logo mandar para traz um homem até 300 braças, ou até a estação proxima, se não distar mais de um quarto de legua, com bandeira vermelha se he de dia, ou lanterna da mesma cor sendo de noite, para avisar os trens que possam ter de seguir o primeiro. Os chefes e os mais empregados do trem darão a esta regra particular attenção, e nunca devem preteril-a, seja ou não esperado outro trem.

14. Todo o trem, que viajar de noite, terá na rectaguarda duas lanternas vermelhas.

15. Todo o pessoal empregado na estrada tem obrigação de dar noticia de qualquer impedimento, por meio de uma bandeira vermelha, pelo menos a 300 braças do dito impedimento.

16. Luzes brancas, verdes e vermelhas, de noite, significam o mesmo que de dia as bandeiras das mesmas cores.

17. Da estação do Campo até a Quinta de Sua Magestade o Imperador, nenhum trem correrá mais de seis milhas por hora.

18. Em nenhum caso deve um trem chegar a uma estação antes da hora marcada na tabella.

19. A velocidade dos trens de cargas não excederá a tres leguas de 3.000 braças ou 12 milhas inglezas.

RECOMMENDAÇÃO TRANSITORIA

20. Ainda que Mr. Price não possa percorrer a linha com os seus trens se não em horas previamente combinadas com o Engenheiro em chefe, deve contudo haver a respeito desses trens o mais minucioso cuidado. Procurarão por todos os meios os chefes de trem e machinista informar-se de todas as circumstancias do movimento das machinas e carros do Empresario, e reger-se em consequencia nunca porém tendo qualquer informação por tão segura que autorise a diminuição das cautelas e vigilancia.

Rio de Janeiro, 11 de março de 1858. — Christiano Benedicto Ottoni, Presidente da Companhia.

DECRETO N. 2172 — DE 8 DE MAIO DE 1858

Altera o art. 19 § 3º do decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853 sobre a nomeação do terceiro arbitro na verificação das contas, e pagamento dos dividendos da Estrada de Ferro de Pernambuco.

Attendendo ao accôrdo celebrado entre a Legação Imperial em Londres e a directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, para evitar a delonga que deve resultar da nomeação de um conselheiro de Estado na conformidade do art. 19 § 3º do decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853, para decidir as questões de verificação de contas, e pagamento de dividendos da mesma estrada: Hei por bem decretar que, verificada a hypothese do dito paragrapho, o terceiro arbitro seja tirado á sorte dentre seis individuos, sendo apresentados tres pelo Ministro do Brazil em Londres, e outros tres pela referida directoria.

O Marquez de Olinda, Conselheiro de Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, 8 de maio de 1858, 37º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

DECRETO N. 2175 — DE 19 DE MAIO DE 1858

Autorisa a organização da Companhia da Estrada de Ferro de Nitheroy e Campos, na Provincia do Rio de Janeiro e approva os respectivos estatutos.

Hei por bem, de conformidade com a Minha immediata Resolução de 12 do corrente mez tomada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado, exarado em Consulta de 26 de abril antecedente, autorisar a organização da Companhia da Estrada de Ferro de Nitheroy e Campos, a qual tem por fim construir, usar e custear uma estrada de ferro de via singela, que ligue a bahia de Nitheroy com o rio Parahyba, na cidade de Campos, ou onde mais conveniente fôr conforme o contracto celebrado no 1º de Dezembro do anno proximo passado entre o Presidente da Provincia do Rio de Janeiro e os empresarios da dita Estrada, em virtude do que dispõe a Lei Provincial n. 954 de 17 de setembro do referido anno; e bem assim approvar os estatutos que devem reger a mesma Companhia, e que com este baixam.

O Marquez de Olinda, Conselheiro d'Estado, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em dezoito de maio de mil oitocentos cincoenta e oito trigesimo setimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

**Estatutos da Companhia de Estrada de Ferro da Cidade
de Nictheroy a Campos**

TITULO I

Da Companhia

Art. 1º. Fica creada na Provincia do Rio de Janeiro uma sociedade anonyma sob o titulo de — Companhia da Estrada de Ferro de Nictheroy a Campos.

Art. 2º. Os fins da Companhia são:

Construir, usar e custear uma estrada de ferro de via singela, ligando um ponto da bahia de Nictheroy a outro do rio Parahyba, na cidade de Campos, ou onde mais conveniente parecer, segundo as condições estipuladas no contracto celebrado no 1º de Dezembro do anno passado, em virtude da Lei n. 954 de 17 de setembro de dito anno, entre o Governo Provincial e os empresarios da referida Estrada, os quaes fazem cessão plena do mencionado contracto com todas as suas vantagens e encargos á sobredita Companhia, devendo por isso ser elle considerado como parte integrante destes estatutos

Art. 3º. A Estrada será dividida em seis secções, que irão sendo successivamente construidos a partir de Nictheroy, de accôrdo com o Governo Provincial.

Art. 4º. O capital da Companhia será de doze mil contos de réis, dividido em sessenta mil acções, de duzentos mil réis cada uma.

Art. 5º. O prazo da duração da Companhia he illimitado, salvo se o Governo Provincial quizer desapropriar a estrada e suas dependencias, o que poderá fazer depois de decorridos trinta annos de sua existencia mediante a devida indemnisação.

Art. 6º. A Companhia gosará, pelo espaço de noventa annos, do privilegio de não poder ser autorizada outra Estrada de ferro que ligue as aguas de Nictheroy com as do rio Parahyba, nem qualquer outro ponto intermedio até ao dito rio, abaixo de S. Fidelis, de conformidade com a condição decima sexta do contracto, e outrossim fruirá, por espaço de trinta e tres annos, de garantia de juro de 7 por cento ao anno de seu capital.

Art. 7º. O capital da Companhia será realisado emittindo-se as acções até a concurrencia do fundo social, segundo as necessidades e conveniencias da empresa.

Art. 8º. As entradas do capital serão realisadas em prestações, segundo as necessidades da empresa, não sendo nunca maiores de 5 por cento do valor nominal das acções, nem antes de autorizadas pelo Governo Provincial, designando a Directoria as épocas de sua realisacão com 15 dias pelo menos de antecedencia, por meio de repetidos annuncios nas folhas publicas da Côte e da Capital da Provincia.

Art. 9º. O dinheiro da Companhia será recolhido a um banco acreditado em conta corrente, com juro capitalizado nos menores

prazos possíveis, fazendo-se todos os saques por meio de cheques, assignados pelo Presidente e Vice-Presidente da Companhia.

TITULO II

Dos accionistas

Art. 10. Será considerado accionista da Companhia todo o individuo nacional ou estrangeiro, corporação ou entidade social, que legalmente adquirir suas acções, quer como subscriptor primitivo, quer como cessionario, uma vez escripto no registro social.

Art. 11. A transferencia das acções da Companhia só poderá ter lugar por termo lavrado no livro respectivo, firmado pelos contractantes ou por seus procuradores, á vista dos competentes titulos, que não poderão ser endossados.

Art. 12. O accionista que deixar de realizar no devido tempo as entradas relativas ás suas acções, perderá o direito a ellas com as entradas já feitas. Se a demora não exceder de um mez da época fixada na respectiva chamada, e o accionista fór admittido a realisal-a neste prazo, pagará mais um por cento do valor com que tiver de entrar, por cada semana de demora decorrida dentro do prazo da prescripção. Exceptuam-se os casos de força maior, provados perante a Directoria e por ella attendidos, que nesse caso poderá commutar a pena comminada por um juro de dez por cento ao anno por todo o tempo de demora, a qual porém não poderá exceder de doze mezes.

Art. 13. Em caso algum será o accionista responsavel por valor superior ao de suas acções (art. 298 do Codigo Commercial), das quaes poderá livremente dispôr por qualquer meio permittido pelas Leis do Estado para a transmissão da propriedade com dependencia porém da formalidade especial da transferencia, na fórma do art. 11.

Art. 14. Todo o accionista, seja qual fór o numero de acções que possuir, poderá votar para os cargos de eleição da Companhia, contanto que se ache inscripto na lista social com sessenta dias de antecedencia ao da eleição.

Art. 15. Compete-lhe igualmente o direito de propôr á Directoria ou á Assembléa geral aquillo que julgar util aos interesses da Companhia, e bem assim o de discutir e votar em todas as materias sujeitas á deliberação da mesma Assembléa.

TITULO III

Da Administração

Art. 16. A Companhia durante os primeiros tres annos depois de sua installação, será administrada por uma Directoria, composta dos tres empresarios que assignaram o contracto do 1º de dezembro do anno findo e dos dous accionistas nomeados pelo Governo da Provincia, na fórma da condição 16ª do contracto. Fimdo este prazo serão os tres primeiros Directores eleitos pela Assembléa geral, dentre os accionistas, conforme o art. 44.

Art. 17. O Presidente da Directoria será nomeado pelo Governo da Provincia dentre os tres Directores empresarios, no primeiro

caso do artigo antecedente, e no segundo dentre os eleitos pela Assembléa geral; e o Vice-Presidente dentre todos elles. Haverá além disso o lugar de Secretario que será exercido por um dos Directores, designado pela Directoria.

Art. 18. A Directoria compete:

1º. Contractar todo o pessoal necessario á execução scientifica da empreza.

2º. Celebrar ou approvar quaesquer ajustes relativos á parte material da estrada e seus accessorios.

3º. Mandar levantar e executar todos os planos e plantas da estrada e edificios necessarios, que forem adoptados de accôrdo com o Governo Provincial.

4º. Nomear e demittir todos os empregados, estipular seus vencimentos, prescrever suas obrigações e vigiar o modo por que as cõsempenham.

5º. Superintender todos os serviços, autorisar todas as despesas e resolver quaesquer questões sujeitas á sua alçada.

6º. Deliberar acerca da chamada do capital e dos empréstimos garantidos pelo Governo Provincial, que seja preciso contrahir.

7º. Sujeitar á approvação do Governo Provincial as tarifas das estradas, e convencionar com elle a respeito do serviço do telegrapho electrico que se tem de estabelecer.

8º. Requerer e solicitar quaesquer modificações do contracto celebrado com o Governo da Provincia, quando difficuldades praticas se oppuzerem ao liberal cumprimento de alguma de suas condições.

9º. Convocar á Assembléa geral dos accionistas ordinaria e extraordinariamente.

10. Apresentar annualmente á Assembléa geral ordinaria um relatório circumstanciado dos trabalhos da estrada e seus accessorios e do estado financeiro da Companhia, instruindo-o com o balanço relativo ao respectivo anno, acompanhado de tabellas demonstrativas.

11. Confeccionar o regimento interno e todos os regulamentos conducentes á marcha regular dos negocios e trabalhos da Companhia.

12. Cumprir e fazer cumprir as prescripções destes Estatutos e do contracto celebrado com o Governo Provincial e zelar todos os direitos e interesses da Companhia.

Art. 19. A Directoria se reunirá ordinariamente uma vez por semana nos dias estabelecidos pelo Presidente, e extraordinariamente sempre que elle a convocar.

Art. 20. A Directoria só poderá deliberar achando-se presentes pelo menos tres Directores inclusive o Presidente, que nesse caso terá o direito de adiar para uma reunião extraordinaria, que deverá ser plena, a decisão da materia, quando se não conformar com a resolução tomada.

Art. 21. O Presidente, além do direito conferido no artigo antecedente, terá tambem voto de qualidade nos casos de empate.

Art. 22. Das sessões da Directoria se lavrará acta em livro pro-

prio, assignada por todos os membros presentes, aos quaes he permitido protestar contra qualquer decisão que julguem offensiva das estipulações do contracto ou exigir a declaração do voto que derem.

Art. 23. Quando o protesto partir de ambos os Directores nomeados pelo Governo da Provincia, ficará suspenso o effeito da deliberação em quanto se consulta o mesmo Governo.

Art. 24. Se a Directoria em sua maioria se não conformar com o parecer do Governo da Provincia, e este insistir em sustenta-lo, será a questão sujeita ao juizo arbitral na fórma da condição 24^a do contracto.

Art. 25. O protesto offerecido por um só dos Directores unicamente suspenderá o effeito da deliberação até reunir-se a Directoria extraordinariamente, para o fim de resolver a questão.

Art. 26. A falta de qualquer dos Directores empresarios ou dos nomeados pela Assembléa geral, por mais quarenta dias consecutivos, será supprida pelo supplente designado pela ordem da eleição, e a dos nomeados pelo Governo, pelo accionista que para esse fim for nomeado pelo Presidente da Provincia.

Art. 27. Os Directores serão responsaveis por todas as infracções do contracto e destes Estatutos, que praticarem, ou em que consentirem.

Art. 28. Os Directores deverão depositar no banco da Companhia cincoenta acções de sua propriedade, das quaes não poderão dispôr enquanto exercerem semelhante cargo.

TITULO IV

Da Assembléa geral

Art. 29. A assembléa geral dos accionistas se reunirá em sessão ordinaria nos primeiros vinte dias de cada anno social, por convocação do Presidente da Directoria, feita pelas folhas publicas da Côte e da Capital da Provincia, com dez dias pelo menos de antecedencia.

Art. 30. As sessões da Assembléa geral ordinaria serão destinadas á apresentação do relatorio do Presidente da Directoria, á eleição dos tres membros da commissão de exame de contes, á exhibição do parecer desta, e á discussão tanto delle, como de quaesquer propostas offercidas á deliberação da Assembléa.

Art. 31. Nos annuncios de convocação da Assembléa geral serão declarados os fins da reunião, fóra dos quaes nenhuma outra materia, embora apresentada e discutida, poderá ser decidida.

Art. 32. A Assembléa geral tambem poderá ser convocada extraordinariamente em qualquer época, quer pelo Presidente da Directoria, quando o julgar necessario, quer pelos accionistas que representarem entre si um sexto do capital realiado da Companhia, se o Presidente da Directoria o não fizer dez dias depois de h'lo haverem requerido por escripto.

Art. 33. Nas Assembléas geraes pertencerá ao Presidente da Directoria a direcção dos trabalhos, coadjuvado pelos seus Directores eleitos pela Companhia, que servirão de Secretarios.

Art. 34. O Presidente da Assembleia geral será substituído pelo Vice-Presidente da Directoria, e este pelo Secretario, sendo as outras vagas suppridas pelos accionistas que o mesmo Presidente nomear.

Art. 35. As reuniões da assemblea geral terão lugar na Côrte ou na Capital da Provincia, no local que fôr designado nos annuncios da convocação.

Art. 36. A Assembleia geral ordinaria se considerará legalmente constituida, logo que se acharem presentes accionistas que representem um terço do capital effectivo da Companhia.

Art. 37. Se uma hora depois da que fôr marcada nos annuncios de convocação se não achar reunido o numero estipulado no artigo antecedente, ficará a reunião espaçada para outro dia então fixado, que se fará publico com a declaração de que a Assembleia funcionara logo que se ache representada por um quarto do capital effectivo da Companhia.

Art. 38. Na terceira reunião da Assembleia geral ordinaria, convocada por falta de numero legal nas duas antecedentes, podera ella deliberar, seja qual fôr o numero de accões nella representada, o que será declarado nos annuncios da convocação.

Art. 39. Nas Assembleas geraes extraordinarias exigir-se-ha, para validade de suas deliberações, que nella se ache representado na primeira reunião tres quartos; na segunda convocada por falta de numero legal da primeira, metade; e na terceira por identico motivo, um quarto do capital effectivo da Companhia.

Art. 40. No regimento interno será marcada a marcha dos trabalhos da Assembleia geral para sua maior regularidade.

TITULO V

Das eleições . . .

Art. 41. Na primeira reunião da Assembleia geral dos accionistas eger-se-hão os tres supplentes que deverão supprir os Directores empresarios nos seus impedimentos.

Art. 42. Nas Assembleas geraes ordinarias dentro do prazo da duração da primeira Directoria, sómente terá lugar a eleição de qualquer membro, que tenha de supprir a falta permanente de algum dos Directores, por fallecimento, ou demissão, e a de qualquer supplente, que, antes de findo o triennio, fallecer, renunciar o cargo ou sahir da Companhia.

Art. 43. Os supplentes serão classificados pela ordem da eleição, e no caso de igualdade de votação, pertencerá a precedencia ao mais idoso.

Art. 44. Uma vez terminada a duração da 1.^a Directoria, proceder-se-ha de dous em dous annos á eleição dos Directores e seus supplentes, em escrutinio secreto e por maioria absoluta de votos.

Art. 45. A eleição da Directoria será feita em primeiro lugar, e em segundo dos supplentes, por listas de tres nomes, declarando o votante por fóra dellas, o numero de accões que representar.

Art. 46. Os votos serão contados do modo seguinte:

De 1 a 10 acções	1 voto
De 11 a 20 »	2 »
De 21 a 30 »	3 »

e assim por diante, até vinte votos, que será o maximo concedido a qualquer accionista, seja qual fôr o numero de acções que representar

Art. 47. Sómente serão admittidas as procurações das Sras. que forem accionistas, dos Bancos, e dos accionistas ausentes da Côte e Provincia, devendo ser as primeiras apresentadas por accionistas, as segundas por um dos respectivos Directores e as ultimas por procuradores geraes, ainda que estranhos á Companhia.

Art. 48. Os votos do procurador serão sommados com o do seu constituinte, de modo que todos elles não excedam ao maximo marcado no art. 46.

Art. 49. O accionista que provar por titulo authenticico ter depositado as suas acções em qualquer Banco, terá o direito de votar, deduzindo-se dos votos desse Banco, os que forem directamente apresentados pelo dito accionista.

Art. 50. O Presidente da Assembléa geral nomeará dous escrutadores para com os Secretarios procederem aos trabalhos electoraes.

Art. 51. Quando de qualquer votação não resultar maioria absoluta para os tres Directores, proceder-se-ha a novo escrutinio até obtel-a entre os candidatos mais votados, e na razão dupla dos lugares que houver a preencher.

Art. 52. Na eleição de membro de qualquer commissão, apenas se exigirá maioria relativa.

TITULO VI

Dos dividendos

Art. 53. Emquanto a estrada não fôr aberta ao transitto publico, total ou parcialmente, e seus lucros liquidos não produzirem 7 por cento do capital realisado, receberão os accionistas no fim de cada semestre o juro equivalente áquella taxa, garantido pelo Governo Provincial, por espaço de 33 annos.

Art. 54. Quando os dividendos da Companhia excederem de 9 por cento ou quando subirem de 10 por cento ao anno, proceder-se-ha em cada um destes casos conforme o disposto na condição 2ª do contracto.

TITULO VII

Do fundo de reserva

Art. 55. Formar-se-ha um fundo de reserva, composto das seiscentas acções remuneratorias dos empresarios, e por elles cedidas em beneficio deste fundo, conforme o art. 66, de 1 decimo por cento ao anno do valor nominal das acções emittidas, emquanto o dividendo fôr de 7 por cento; de 2 decimos quando chegar a 8 por cento, e de meio por cento quando subir a 9 por cento.

Art. 56. O fundo de reserva será empregado como melhor couvier, ou em acções da Companhia, ou em títulos do Governo, sendo do mesmo modo empregados seus juros semestraes.

Art. 57. O fundo de reserva só deverá ser applicado em occorrer ás necessidades extraordinarias provenientes de força maior, não comprehendidas no contracto feito com o Governo Provincial.

Art. 58. Quando o fundo de reserva prefizer um decimo do capital da Companhia, cessará a deducção da porcentagem estabelecida para constitui-lo, e a Assembléa geral dos accionistas resolverá o que melhor convenha a respeito delle.

TITULO VIII

Disposições geraes

Art. 59. A liquidação da Companhia poderá ter lugar:

1°. Quando depois de 30 annos de sua existencia aprouver ao Governo Provincial decretar a sua desapropriação, mediante a devida e prévia indemnisação.

2°. Quando em qualquer tempo convenha á Companhia ceder o privilegio que lhe foi concedido, vendendo-o a qualquer outra Companhia com todo o material da estrada, terrenos, edificios, etc., mediante prévia autorisação do Governo Provincial.

Art. 60. Em qualquer dos casos do artigo antecedente, proceder-se-ha á liquidação da Companhia, elegendo a Assembléa geral uma commissão de tres membros, que fará os ajustes tanto na desapropriação como da venda e irá rateando pelos accionistas as sommas que fôr apurando.

Art. 61. A commissão liquidadora perceberá pelo seu trabalho uma porcentagem sobre a importancia da liquidação arbitrada pela Assembléa geral.

Art. 62. Logo que finalisarem os trabalhos da primeira secção da estrada, e que seja ella aberta ao transitto publico, será creado o logar de Gerente, que deverá incumbir-se da administração da Companhia, de accôrdo com a Directoria e debaixo de sua inspecção.

Art. 63. As attribuições e deveres do Gerente, assim como seu vencimento, serão especificados n'um regulamento especial, feito pela Directoria e approvedo pela Assembléa geral em sua proxima reunião até a qual será provisoriamente observado.

Art. 64. Os vencimentos da primeira Directoria, que tem de durar tres annos serão de tres contos e seiscentos mil réis annuaes, para cada um de seus membros e de mais dous terços desta somma para o Presidente: os das subsequentes serão estipulados pela Assembléa geral que a eleger.

Art. 65. A Directoria representará a Companhia activa e passivamente, ficando autorisada com todas as faculdades e poderes, inclusive o de procurador em causa propria, para demandar e ser demandada.

Art. 66. Os empresarios em remuneração da cessão do seu contracto, e dos trabalhos indispensaveis para organização da Companhia, terão seiscentas acções, cujas entradas se reputarão realisadas,

vencendo porém o respectivo juro na mesma razão que o forem percebendo as de mais outras.

Destas acções porém, e de seus juros fazem os empresarios cessarem desde já, em beneficio do fundo de reserva, cujo acervo formarão cumulativamente com as sommas de que trata o art. 55.

Art. 67. A subscrição dos presentes Estatutos importa da parte dos respectivos subscriptores, além da sua approvação a qualidade de accionista da Companhia, não podendo ser reformados senão em Assembléa geral extraordinaria e mediante approvação do Governo. Nitheroy, 3 de Abril de 1858 — Francisco José Cardoso, Barão de S. Gonçalo. — José Duarte Galvão Junior.

CONTRACTO

Celebrado em 19 de maio de 1858, entre S. M. Ex. o Sr. commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, enviado extraordinario e ministro plenipotenciario de Sua Magestade o Sr. D. Pedro II, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil, etc., etc., de uma parte; e de outra o Barão Leonel Rothschild, Sir Amoy de Rothschild, Baronet Barão Nathaniel de Rothschild, e Barão Mayer Amschel de Rothschild, banqueiros da cidade de Londres, usando da firma social de N. M. Rothschild & Sons, para o fim de dar execução ao acto da assembléa geral legislativa do Brasil, sancionado pelo decreto imperial de n. 912 datado de 26 de agosto de 1857, que autorizou o Governo Imperial para levantar um emprestimo equivalente a um terço do capital da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e para prover ao pagamento dos juros do dito emprestimo e da sua autorisação; não excedendo a 7 por cento ao anno os juros garantidos á dita terça parte do capital.

Em virtude do que Sua Magestade Imperial, por decreto numero 2104 de 11 de fevereiro de 1858, determinou que a importância da dita terça parte do capital fosse realisada por meio de emprestimo, e em conformidade das condições annexas ao mesmo decreto, foi a dita terça parte do capital fixada em £ 1.425.000.

E havendo Sua Magestade Imperial autorizado, pelo instrumento datado de 12 de fevereiro de 1858, ao commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira para contractar na cidade de Londres o emprestimo da somma acima referida conveio o dito commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira em assignar e cumprir por parte de Sua Magestade Imperial o contracto geral, cuja cópia vai junta por via de especificação (*schedule*) n. 2 pelo capital de libras 1.426.500; e devendo o dito contracto geral ser immediatamente depositado no banco de Inglaterra, preparar-se-hão apolices especificas destinadas para o funcionamento e distribuição do capital do dito emprestimo, na razão de £ 100 por cada apolice.

E obrigando-se os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons por este contracto a negociar o dito emprestimo sob as condições e clausulas adequadas mencionadas, conviram os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons e o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, no seguinte, a saber:

1. Os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons tomarão immediatamente sob sua responsabilidade o emprestimo de £ 1.425.000 na razão de £ 95.10-0 por cada £ 100 formando juntamente com as commissões adequadas o total de 1.526.500, somma equivalente ao capital real de £ 1.457.062-10-0, o qual será realisado

em dinheiro, conforme o que se acha disposto na especificação (*schedule*) n. 1 e cujo producto, depois de recebido, será applicado para os fins adiante mencionados.

2º. O pagamento da dita somma de £ 1.425.000 será effectuado pelos ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons, pelo modo seguinte:

25 %	£	356.250	no 1º de junho proximo futuro.
25 %	£	356.250	no 1º de agosto proximo futuro.
25 %	£	356.250	no 1º de outubro proximo futuro.
25 %	£	356.250	no 1º de dezembro proximo futuro.

Por todas estas quantias será o Governo Imperial creditado em conta separada entre o mesmo Governo e os ditos N. M. Rothschild & Sons, na qualidade de seus agentes financeiros, e estarão sujeitos pelo que respeita ao vencimento de juros durante o tempo que se conservarem no poder dos Srs. N. M. Rothschild & Sons as mesmas condições do art. 3º do contracto da agencia celebrado pelo Governo Imperial com os Srs. N. M. Rothschild & Sons na data de 20 de junho de 1855.

3º. Serão preparadas e assignadas pelo commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, por parte do Governo Imperial e por elle entregues aos Srs. N. M. Rothschild & Sons, no 1º de agosto de 1858, ou depois desse dia, segundo parecer mais conveniente, apolices especiaes para o fornecimento e distribuição do capital de £ 1.526.500. Cada uma destas apolices será do valor de £ 100, pagavel ao portador com vencimentos de juros na razão de £ 4-10-0 por anno; sendo contados esses juros de 1 de junho de 1858 em diante e pagaveis em cada semestre que se vencer no 1º de dezembro e 1º de junho de cada um dos annos subsequentes.

O primeiro pagamento semestral será realisado no 1º de dezembro de 1858.

Serão annexados ás apolices emittidas, em cumprimento d'este contracto, coupons de certificados do dividendo, pagaveis por parte do Governo Imperial (na razão dos juros e nas épocas já mencionadas) á casa bancaria dos Srs. N. M. Rothschild & Sons em Londres, e estes coupons serão assignados pelos Srs. N. M. Rothschild & Sons por si ou em nome do commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, como representante do Governo Imperial e em nome de S. M. Imperial obriga-se o dito commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira a que S. M. Imperial e seus successores remettam devida e regularmente aos Srs. N. M. Rothschild & Sons em Londres os fundos precisos para pagamento dos dividendos que se forem vencendo concernentes ao dito capital de libra 1.526.500, de modo que a importancia de taes dividendos esteja em poder dos ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons quinze dias antes pelo menos das respectivas épocas em que o pagamento d'esses dividendos se tornar exigivel.

4º. O Governo Imperial resgatará ou pagará a dita somma de £ 1.526.500 dentro do prazo de trinta annos, contados do 1º de junho de 1858, por meio de um fundo annual de amortisação de £ 1,19,0 % do capital de £ 1.526.500, o qual fundo será fornecido pelo Governo Imperial em cada um dos semestres do referido prazo de trinta annos, e accumulado para esse fim á importancia dos dividendos vencidos successivamente pelas apolices que forem resgatadas por sorteio ou por compra effectuada em qualquer época ao decurso dos trinta annos já referidos, como adiante mais particular-

mente se explicará, e taes dividendos correspondentes á essas apolices continuarão a ser pagos semestralmente pelo Governo Imperial, como se as mesmas não houvessem sido cancelladas ou resgatadas, no 1º de dezembro e 1º de junho de cada um dos annos que forem decorrendo no prazo já referido de trinta annos, até ficar completamente amortisado o dito empréstimo; e a importancia dos dividendos ultimamente referidos será incorporada, logo que fór recebida pelos Srs. N. M. Rothschild & Sons, nos fundos destinados para a amortisação acima dita.

5º. O dito fundo de amortisação e a accumulção do mesmo aos dividendos das apolices que forem resgatadas successivamente por compra ou por sorteio, como já foi dito, serão applicados annualmente para o resgate do dito empréstimo de £ 1.526.500, e este resgate será effectuado pelo modo seguinte, a saber: por meio de compra de apolices quando estas estiverem ao par ou abaixo do par, e por sorteio quando estas estiverem acima do par.

Taes sorteios terão logar em Londres dous mezes do calendario antes do 1º de dezembro e 1º de junho de cada anno, e o resultado será immediatamente publicado em duas folhas diarias de Londres, e os numeros sorteados serão pagos ao par juntamente com os dividendos correspondentes no fim dos seis mezes do calendario, contados do 1º de dezembro ou 1º de junho seguinte, ou como fór mais particularmente explicado pelo contracto geral constante da especificação (*schedule*) n. 2, que se acha junta por cópia.

O commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira obriga-se por parte de Sua Magestade Imperial a que Sua Magestade Imperial e seus successores farão annualmente remessa em devido tempo aos Srs. N. M. Rothschild & Sons, em Londres, das sommas precisas para a dita amortisação, de maneira que taes sommas estejam em poder dos Srs. N. M. Rothschild & Sons, em Londres, quinze dias, pelo menos, antes das respectivas épocas em que deve ter lugar a operação de amortisação, a saber: 15 dias antes do 1º de dezembro e do 1º de junho de cada anno; ficando outrosim estabelecido que os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons não serão em caso algum obrigados a comprar apolices quer ao par, quer abaixo d'este, senão quinze dias depois de haverem recebido em Londres os fundos destinados para aquelle fim.

6º. Os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons serão exclusivamente empregados no pagamento dos dividendos do capital de libras 1.526.500, e nas compras das apolices amortisaveis (como foi estipulado no artigo precedente), até que seja completamente resgatado o dito empréstimo; e por estes serviços receberão os Srs. N. M. Rothschild & Sons do Governo Imperial uma commissão de 1% da importancia de quaesquer dividendos que houverem de pagar no cumprimento d'este contracto e bem assim uma commissão de 1/8% da importancia das apolices que forem resgatadas por sorteio ou por compra, como já se disse, sejam ou não os ditos Srs. N. M. Rothschild & Sons possuidores de apolices do dito empréstimo nas épocas do pagamento dos respectivos dividendos, ou daquelles que houverem de ser resgatados por sorteio ou compra, como acima fica dito.

7º. O Governo Imperial pagará aos Srs. N. M. Rothschild & Sons, como retribuição dos serviços por elles prestados na negociação deste empréstimo, uma commissão de 2% do capital de libras 1.526.500 e mais ¼% do mesmo pela correlagem a que os ditos

Srs. N. M. Rothschild & Sons são obrigados nas operações concernentes á circulação do dito empréstimo; a qual commissão e corretagem são mais explicadas na especificação (*schedule*) n. 1 junta a este contracto.

Em fé do que as ditas partes contractantes assignaram o presente contracto em Londres no dia e anno acima referidos.

Especificação (schedule) n. 1, acima referida

£ 1.495.000 em dinheiro, á razão de 95 ½ %	£ 1.492.146-11-10
2 % de commissão	£ 28.500
¼ % de corretagem	£ 3.562-10
	£ 32.062-10
á razão de 95 ½ % menos 2 ¼ % igual a	
93 ¼ %	£ 34.383-79
£ 1.457.662-10-0	£ 1.526.529-17-7

(Assignados) *N. M. Rothschild & Sons. — F. I. de Carvalho Moreira.*

SCHEDULE N. 2 — 1858 — IMPERIO DO BRASIL

Empréstimo de £ 1.425.000 para a Estrada de Ferro de D. Pedro II

Saiham todos quantos virem o presente, que Sua Magestade Imperial o Senhor D. Pedro II pela graça de Deus e unanime acclamação do seu povo, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil, etc., etc., sancionou pelo decreto n. 912 de 26 de agosto de 1857 a lei do Imperio pela qual foi o Governo Imperial autorisado para levantar um empréstimo equivalente a um terço do capital da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II e para prover ao pagamento dos juros do dito empréstimo e de sua respectiva amortisação: e ordenou pelo decreto n. 2104 de 11 de fevereiro de 1858, que a dita terça parte do capital fosse realisada por meio de um empréstimo, cujo valor foi fixado em £ 1.425.000, na conformidade das condições annexas ao mesmo decreto.

Eu abaixo assignado, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, do Conselho de Sua Magestade Imperial e seu Enviado Extraordinario, Ministro Plenipotenciario junto á Corte de Londres, devidamente autorizado por Sua Magestade Imperial pelo instrumento datado de 12 de fevereiro de 1858, para contractar na cidade de Londres o empréstimo da somma já mencionada, e no desempenho do poder e autoridade de que me acho revestido, entrei em negociações com os Srs. N. M. Rothschild & Sons, para realisação de um empréstimo de £ 1.425.000, somma representada pelo capital de £ 1.526.500 vencendo juros na razão de £ 4-10-0 ao anno por cada £ 100, destinado para o serviço da dita Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Saiham portanto que com os plenos poderes de que Sua Magestade Imperial me revestio e para o fim já mencionado, eu abaixo assignado, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, em nome e por parte de Sua Magestade Imperial solememente empenho, pelo presente instrumento, a imperial e sagrada palavra pelo

estricto e devido cumprimento de todas as disposições no mesmo exaradas.

1°. Emittir-se-hão apolices pagaveis ao portador vencendo juros na razão de £ 4-10-0 por cento e ao anno até a somma precisa para realisar a quantia de £ 1.425.000, destinada para o serviço da dita estrada de ferro, pela maneira e fórma ajustadas com os Srs N. M. Rothschild & Sons. Uma especificação de taes apolices será aqui annexada, e os juros deste empréstimo, que são contados desde o dia 1 de junho de 1858, serão pagos semestralmente em Londres aos portadores de taes apolices na razão já mencionada, a saber: libras 2-5-0 por cento no 1° de dezembro de 1858 e £ 2-5-0 por cento no 1° de junho de 1859, e assim por deante no primeiro dia dos mezes de dezembro e junho de cada um dos annos subsequentes.

2°. Um fundo de amortisação na razão de £ 1-19-0 por cento da totalidade das apolices emittidas e os juros accumulados das apolices que successivamente forem resgatadas ou adquiridas para o fundo de amortisação serão applicadas annualmente para o resgate das mesmas, devendo este resgate começar a ter logar de 1 de dezembro de 1858 em deante, por compra, quando as apolices estiverem ao par ou abaixo deste ou por sorteio quando estiverem acima do par, que será feito em Londres dous mezes do calendario antes do dia 1° de dezembro e 1° de junho de cada anno. O sorteio terá lugar em presença de um tabellião, dos contractadores do empréstimo ou de seu representante e do enviado brasileiro, em Londres, ou finalmente de alguma outra pessoa devidamente autorizada por Sua Magestade Imperial, por seu enviado, ou outro qualquer representante que esteja presente nessa occasião; e o resultado será immediatamente publicado em duas folhas diarias de Londres.

Os numeros assim sorteados serão pagos ao par com os juros respectivos, vencidos nos fins dos semestres do calendario, contados do 1° de dezembro e 1° de junho seguintes.

As apolices resgatadas serão cancelladas e depositadas no Banco de Inglaterra em presença de um tabellião e das outras testemunhas acima declaradas.

A importancia e os numeros das apolices resgatadas serão immediatamente publicados em duas folhas diarias de Londres.

Os juros correspondentes ás apolices quer resgatadas por sorteio, quer por compra, serão incorporados ao fundo de amortisação. Quando as apolices estiverem acima do par, a somma annua-mente empregada na amortisação não deverá exceder a £ 1-19-0 por cento do capital originario do dito empréstimo, sendo aquella somma adicionada aos juros vencidos pelas apolices que forem resgatadas.

Se findo o prazo de 30 annos, contados de 1° de dezembro de 1858, não estiver o dito empréstimo completamente amortisado, será a parte restante paga ao par.

3°. Sendo este empréstimo contractado por ordem de S. M. Imperial e em virtude de um acto legislativo, todos os recursos de seu Imperic serão applicaveis ao completo pagamento do referido empréstimo.

4°. O pagamento dos juros deste empréstimo e do seu respectivo resgate será effectuado, tanto em tempo de guerra, como de paz, sem distincção, se os possuidores de apolices pertencem a uma nação amiga ou inimiga.

Se algum estrangeiro possuidor de taes apolices morrer *ab in-*

testulo, as mesmas passarão a seus representantes na ordem de successão estabelecida pelas leis do paiz a que elle pertencer e essas apolices serão isentas de sequestro, em virtude de reclamação da parte do Estado, ou da parte de particulares.

O presente instrumento com os poderes originarios e cópias officiaes com sello da legação, do decreto imperial sancionando a execução do acto legislativo, e bem assim do decreto imperial que determinou a realisação do dito emprestimo, serão depositados no Banco de Inglaterra em minha presença e na presença dos contractadores do dito emprestimo e de um tabellião e ahí serão conservados até que o emprestimo esteja totalmente resgatado, e então será esse instrumento cancelado e restituído.

Em testemunho do que, eu, o commendador Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, em virtude dos plenos poderes de que me revestio S. M. Imperial, assigno o meu nome e ponho o sello das minhas armas em Londres aos dezenove dias do mez de maio de 1858.

Schedule acima referida

15.265 apolices de n. 1 a 15.265, no valor de £ 100 cada uma, fórma o capital de £ 1.526.500.

(Assignados) *N. M. Rothschild & Sons. — F. I. de Carvalho Moreira.*

DECRETO N. 2183 — DE 5 DE JUNHO DE 1858

Autorisa a Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco para contrahir um emprestimo até a quantia de £ 400.000.

Tendo em vista a proposta feita pela directoria da Companhia da Estrada de Ferro da provincia de Pernambuco; Hei por bem, em virtude do decreto n. 912 de 26 de agosto de 1857, autorisar a dita Companhia para que possa realisar um emprestimo nominal até a quantia de 400.000 libras esterlinas, representado, ou por apolices da divida publica, ou por obrigações da mesma Companhia garantidas pelo Estado, na fórma das condições que com este baixam, assignadas por Bernardo de Souza Franco, do meu conselho, Senador do Imperio, Ministre e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, 5 de junho de 1858, 37º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Bernardo de Souza Franco.

Condições para a realisação de um emprestimo, que tem de contrahir em Londres a Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, em virtude da autorisação concedida ao Governo pelo art. 2º do decreto n. 912, de 26 de Agosto de 1857.

Art. 1º. A Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco poderá contrahir um emprestimo até a quantia de 400.000 libras esterlinas, que será effectuado com a casa commercial ou bancaria,

que melhores condições offerecer, ouvido primeiramente o Ministro brasileiro em Londres. O Governo imperial, por meio do mesmo Ministro, garante da maneira mais completa e efficaz o pagamento dos juros e amortisação do dito emprestimo como fiador e principal pagador.

Art. 2º. A emissão dos titulos será feita em nome da Companhia, se o emprestimo fôr contrahido em seu nome, e em apolices da divida publica se fôr contrahido em nome do Estado, o que só terá logar se, neste caso, as condições forem mais favoraveis á Companhia. No caso de igualdade de condições a Companhia contrahirá o emprestimo em seu nome.

Nas apolices, quando venham a ser emitidas, se inscreverão as seguintes palavras: "Emprestimo para a Estrada de Ferro de Pernambuco."

Art. 3º. Os onus do emprestimo não excederão os 7 % garantidos pelo citado decreto de 26 de agosto de 1857, incluido nelles 1 %, pelo menos, para a amortisação.

Se, porém, houver maior differença entre os juros contractados e commissões, e os 7 % garantidos pelo Governo geral e provincial, toda essa differença será applicada á amortisação.

Art. 4º. A Companhia não poderá realizar chamadas pelas suas acções emitidas, enquanto não houver empregado na continuação das obras da estrada o capital que levantar por emprestimo, em conformidade destas condições.

Palacio do Rio de Janeiro, 5 de junho de 1858. — *Bernardo de Souza Franco.*

DECRETO N. 2194 — DE 19 DE JUNHO DE 1858

Concede a faculdade de estabelecer hum deposito de aguardente na estação central do Campo da Aclamação.

Attendendo ao que Me representou a Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem Conceder-lhe a faculdade de estabelecer um deposito de aguardente na estação central do Campo da Aclamação, observando-se as disposições seguintes:

Art. 1º. São applicaveis ao referido deposito os arts. 40, 41, 42, 46 e 51 do Regulamento mandado executar pelo Decreto numero 2169 do 1º de maio deste anno, competindo neste caso ao Administrador da Mesa do Conselho as attribuições conferidas ao da Recebedoria do Municipio pelos citados artigos.

Art. 2º. A aguardente não poderá sahir do mesmo deposito para as casas de consumo do districto da cidade, sem proceder o respectivo despacho na Mesa do Consulado, nem ser removida do trapiche da Ordem para o deposito da estação do Campo, ou desta para aquelle, sem prestar a caução de que trata o art. 47 do citado Regulamento.

Bernardo de Souza Franco, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Fazenda. e

Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido, e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em dezenove de Julho de mil oitocentos cincoenta e oito, trigesimo setimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Bernardo de Souza Franco.

PORTARIA — DE 26 DE JUNHO DE 1858

Approva a nova Tabella provisoria das passagens e fretes nos transportes da estrada de ferro de D. Pedro II.

Sua Magestade o Imperador Ha por bem que a tabella provisoria das passagens e fretes nos transportes da Estrada de Ferro de D. Pedro II seja substituida pela nova tabella, que com esta baixa, organisa da Directoria da Companhia da dita estrada.

Palacio do Rio de Janeiro em 26 de junho de 1858. — *Marquez de Olinda.*

Reforma da Tabella provisoria dos fretes que se devem cobrar na estrada de ferro de D. Pedro II

Fretes por peso

Art. 1°. Primeira classe. — Generos de importação (Regulamento de 26 de abril de 1857, art. 105 § 1°). Repulam-se taes todos os que percorrerem a estrada de ferro em direcção da Côte para o interior, e pagarão os seguintes fretes por arroba (exceptuados os que estão classificados em outros artigos desta tarifa):

Da Côte a...	{ Engenho Novo	\$045
	{ Cascadura	\$090
	{ Maxambomba	\$160
	{ Queimados	\$240
	{ Belém	\$300

Art. 2°. Segunda classe. — Generos de exportação (Art. 105 § 2° do Regulamento). Entram nesta classe todas as mercadorias mandadas de qualquer estação do interior para a Côte as quaes pagarão por arroba (com excepção do art. precedente),

Do Engenho Novo para a Côte	\$030
De Cascadura, idem	\$060
De Maxambomba, idem	\$100
De Queimados, idem	\$160
De Belém	\$200

Art. 3º. Terceira classe. — Generos alimenticios (§ 3º do Regulamento). São considerados taes a farinha de trigo, de mandioca, e quaesquer outros que tenham emprego como pão, arroz, feijão, milho, batatas e tuberculos semelhantes, assucar, bacalhau, toucinho, peixes e carnes seccas, ou em salmoura e o sal. Ao sal em sacco ou barricas se abaterão 40 %; todos os outros generos 25 % da 1ª ou 2ª tabella, segundo percorrerem uma ou outra direcção.

Art. 4º. As massas indivisas, que tiverem mais de 10 arrobas de peso, ou de 200 palmos cubicos de volume, pagarão uma taxa adicional igual á taxa ordinaria, ou maior até o dobro, sendo arbitrada entre estes limites, segundo as circumstancias.

Art. 5º. Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobilia encaixotada, e outros, pagarão 50 % sobre a taxa ordinaria. As caixas de chapéos, pianos, e outros instrumentos de musica, pagarão frete duplo. A Companhia não he responsavel pelas avarias, senão mostrando-se signaes exteriores de estrago na caixa, ou envolveros, procedentes de culpa ou negligencia dos empregados.

Art. 6º. Podem ser recusados, ou pagar o frete que se ajustar:

1º. Toda a massa indivisa superior a 50 arrobas, ou 300 palmos cubicos. E nas do interior a que exceder a 10 arrobas, ou a 200 palmos cubicos.

2º. A polvora, agua-raz, phosphoro, vitriolo, e mais substancias de conducção perigosa.

Art. 7º. Nenhum volume mandado isoladamente por qualquer pessoa pagará menos de 500 réis, qualquer que seja o pezo e a distancia.

Art. 8º. A pessoa que encher por sua conta um dos carros com generos, que paguem frete por pezo, terá direito a um abatimento de 20 %.

Art. 9º. Os objectos comprehendidos neste Capitulo tem direito a uma demora na estação da Corte até 48 horas, e nas do interior até cinco dias livre de armazenagem. Por cada um dia que mais se conservarem nos armazens da Companhia pagarão, até 10 dias, 20 rs. por arroba, de 10 até 30 dias, 50 rs., 30 até 90, 100 réis. Passados os 90 dias, deve a Companhia proceder na forma dos arts. 63 e 65 do regulamento de 26 de abril de 1857.

No caso de venda, o producto della, deduzido o que se dever á Companhia, será remittido ao deposito publico.

Art. 10. A Companhia não responde por esgoto de liquidos, ou diminuição de pezo dos objectos conduzidos a frete, salvo provando-se malversação.

Fretes por medida linear ou cubica

Art. 11. A 4ª e 5ª classes de mercadorias mencionadas no Regulamento art. 105 serão sómente acceitos a frete, enchendo um carro, ou compartimento de carro, e pagando a lotação em palmos cubicos, que deve estar marcado em cada vehiculo destinado a taes generos.

Preços por palmo cubico

CLASSES	Eng. Novo	Cascadura	Maxambomba	Queimados	Belém
4ª CLASSE					
Cal	\$08	\$12	\$30	\$40	\$055
Telha e tijollo de alvenaria ..	\$10	\$15	\$40	\$50	\$065
Tijolios d'asphalto	\$15	\$25	\$60	\$80	\$105
5ª CLASSE					
Capim, estrumes e quaesquer substancias de utilidade á lavoura, e de pouco valor e pezo em relação ao volume	\$06	\$10	\$25	\$30	\$040

Fretes por milheiro ou sacco

6ª Classe. — Lenha em achas até 4 palmos de comprimento e nove pollegadas de grossura por milheiro.

Do Engenho Novo para a Côte	1\$000
De Cascadura, idem	1\$500
De Maxambomba, idem	3\$000
De Queimados, idem	4\$000
De Belém, idem	5\$000

A que tiver maior grossura e comprimento deve pagar relativamente, de sorte que nunca venha a pagar menos do que pagaria a que vae na tabella designada.

CLASSES	Eng. Novo	Cascadura	Maxambomba	Queimados	Belém
Carvão em saccos de 3 meios alquires	\$20	\$30	\$75	\$100	\$130

Art. 12. Os objectos comprehendidos neste, e no anterior capitulo devem ser retirados no prazo de seis horas, não se contando as que decorrerem depois do pôr do sol até ao nascer no dia seguinte. Não sendo retirados não terão direito a recolher-se de baixo da coberta; e pelo tempo que se demorarem nos pateos a Companhia não será responsavel por qualquer extravio.

Art. 13. 7ª Classe. — Madeiras.

Preço por palmo de comprimento

DA CORTE PARA	Eng. Novo	Cascadura	Mazambomba	Queimados	Belém
Taboas de 25 pollegadas de secção transversal, ou couçoeiras de pinho de igual grossura	\$06	\$09	\$022	\$030	\$040
Couçoeiras de 30 pollegadas de secção transversal, ou 12 pollegadas de largura, e 1 de grossura	\$08	\$13	\$033	\$045	\$060
Idem de 40 pollegadas, ou pranchões até 2 palmos de largura, e 4 pollegadas de grossura	\$12	\$18	\$045	\$060	\$075
Pernas de serra até 14 pollegadas de secção transversal.	\$05	\$08	\$020	\$025	\$035
Prumos, pernas de Machado que não excedem a 20 pollegadas de secção transversal	\$07	\$10	\$026	\$035	\$045
Páos, cuja grossura não exceda a 32 pollegadas de secção transversal, ou frexaes ...	\$20	\$30	\$075	\$100	\$130
Idem até 40 pollegadas de secção transversal, ou vigas de 10 pollegadas em quadro	\$30	\$45	\$120	\$160	\$210

As outras madeiras de maiores dimensões terão frete convencional, attento o pezo e difficuldade do carregio.
Do interior para a Corte terão um abatimento de 20 %.

Art. 14. He sempre livre á Companhia recusar cargas de madeira, tijolos, telhas, cal e lenha por affluencia de outras, e em todos os casos as que excederem a 150 pollegadas quadradas de secção, ou 50 palmos de comprimento, as quaes, se forem acceitas, pagarão o que se convencionar.

Trens de viajantes

Art. 15. Os viajantes das 3 classes pagarão do Rio a cada uma das outras estações, e vice-versa, o seguinte:

ESTAÇÕES	1. ^a Classe	2. ^a Classe	3. ^a Classe
Eugenho Novo	\$900	\$600	\$300
Cascadura	1\$500	1\$000	\$500
Maxambomba	3\$000	2\$000	1\$000
Queimados	4\$000	3\$000	1\$500
Belém	5\$000	4\$000	2\$000

Art. 16. Os meninos de menos de 10 annos, podendo, e querendo accomodar-se dous em cada assento, pagarão metade do frete. Os menores de tres, que forem sempre ao collo, terão passagem gratuita.

Art. 17. Nenhum viajante de qualquer classe pagará em caso algum menos do que os preços estabelecidos para o Engenho Novo, embora se estabeleçam novos pontos para os trens.

Art. 18. Os bilhetes, ou passes que dão direito da ida e volta em todos os trens entre pontos certos, não serão por motivo algum transferiveis.

O que comprar qualquer destes bilhetes assignará no verso o caso não seja conhecido de algum agente da Companhia, pode está exigir nova assignatura em sua presença para verificar a identidade da pessoa. Esta identidade será provada pelos que não souberem escrever á contento da Administração quando esta o exigir.

Os preços de taes passes são:

Para um mez o valor integral de uma ida e vinda cada dia, podendo incluir-se, ou excluir-se os dias de guarda á vontade do comprador.

Para tres mezes o mesmo preço, com o desconto de 20 %.

Para seis mezes o mesmo preço com o desconto de 30 %.

Para um anno o mesmo preço com o desconto de 50 %.

Art. 19. Os viajantes e todos os objectos remettidos pelos mesmos trens, pagarão á vista mediante a compra de bilhetes na estação da partida.

Art. 20. Um comboio extraordinario póde ser recusado pela Companhia, e se esta o conceder, cobrará o valor total da lotação com o desconto de 20 %.

Art. 21. Se uma familia occupar um carro inteiro tem direito ao abatimento de 10 %.

Art. 22. Nos carros de 1ª e 2ª classes não póde entrar pessoa descalça.

Art. 23. Nenhum viajante de qualquer classe póde levar consigo cães, salvo occupando um carro inteiro, ou compartimento de carro.

Art. 24. Nenhum viajante pagará frete adicional pela bagagem de qualquer fórma, pezo, ou tamanho, comtanto que a leve consigo, ou vá por baixo de seu assento, não incomodando os outros passageiros, do que he juiz a pessoa a cujo cargo estiver a policia de trem.

Art. 25. Devem ser conduzidos nos trens de viajantes os seguintes objectos:

1º. Os saccos vasioz gratis.

2º. Dinheiro, joias, metaes e pedras preciosas, pagando meio por cento *ad valorem*.

3º. Ovos, fructas, verduras, raizes e toda a sorte de miudezas proprias para a alimentação, inclusive capoeiras de aves, cada volume conduzido por um viajante de 3ª classe, pagando metade da taxa que paga o conductor, sem ficar á Companhia responsabilidade alguma.

4º. Feixe fresco do mar, ou de agua doce, acondicionado em vasilha á vontade de quem remetter, e por sua conta e risco.

5º. Pequenos volumes de encommendas, não excedendo cada um a 3 arrobas e nem a 12 palmos cubicos de volume.

6º. Volumes da bagagem excedente a que acompanha o viajante. As tres ultimas especies pagarão da Corte para cada estação do interior e vice-versa o seguinte por arroba:

Engenho Novo	\$150
Cascadura	\$300
Maxambomba	\$800
Queimados	\$800
Belém	1\$000

Dos fretes por cabeça

Art. 26. Os animaes vivos pagarão da Côte para o interior e vice-versa, o que consta da seguinte tabella:

ANIMAES	Eng. Novo	Cascadura	Mazambomba	Queimados	Belem
Bois	\$400	\$600	1\$500	2\$000	2\$250
Vitellas menores de dois annos e bezerros	\$300	\$480	1\$200	1\$600	2\$000
Porcos	\$200	\$300	\$760	1\$000	1\$120
Carneiros, cabritos, veados e semelhantes	\$160	\$240	\$600	\$800	1\$000
Leitões	\$100	\$160	\$360	\$500	\$560
Cavalios, bestas e jumentos ...	\$600	1\$200	2\$000	3\$200	4\$000
Gallinhas, patos, marrecos, frangos, pombos e semelhantes, por duzia	\$120	\$180	\$440	\$600	\$800
Perus, ganços, e semelhantes, por duzia	\$240	\$360	\$880	1\$200	1\$560
Frutas, verduras, raizes e toda sorte de miudezas proprias para alimentação, inclusive ovos, cada volume até 2 arrobas	\$080	\$120	\$300	\$400	\$500

Art. 27. Quem encher um carro, ou mandar diariamente um certo numero de cabeças, terá direito a um desconto de 20 %.

Fretes por cada peça

Art. 28. Os carros vazios, de carga ou de viajantes, pagarão os seguintes preços:

VEICULOS	Eng. Novo	Cascadura	Mazambomba	Queimados	Belem
Carro ou carroça de rodagem ordinaria de duas rodas, transportados sobre os vehiculos da estrada de ferro	1\$500	3\$000	5\$000	8\$000	10\$000
Ditos de 4 rodas, idem	2\$500	5\$000	8\$000	13\$000	16\$000
Vagões, e carros de todas as especies para estradas de ferro, transportados como os procedentes.	3\$000	6\$000	10\$000	16\$000	20\$000
Os mesmos rodando nos trilhos em suas proprias rodas ..	1\$200	2\$000	3\$500	5\$500	7\$000
Locomotivas nas proprias rodas	7\$500	15\$000	25\$000	40\$000	50\$000

Disposições Geraes

Art. 29. A' excepção dos viajantes, e dos objectos remittidos pelos mesmos trens, todos os fretes serão pagos na Côrte, a saber: os dos generos daqui expedidos para o interior, adeantados ao expedir-se o conhecimento respectivo, e os que veem de fóra no acto da entrega.

Art. 30. Os viajantes, e mercadorias que percorrerem qual-quer porção de estrada entre estação e estação, pagarão de frete a differença entre as taxas marcadas da Côrte nos pontos de partida e de chegada com o augmento de 10 %.

Art. 31. As malas do correio e seus guardas, assim como quaesquer quantias de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional serão transportados gratuitamente pelos carros da Companhia, porém, ao cuidado e por conta e risco do Governo. As sommas assim remittidas serão selladas em caixas. Pelo transporte de todos os mais objectos pertencentes ao Governo pagará este 20 % menos do que pagar o publico por objectos semelhantes (Art. 27 do contracto).

Art. 32. Os empreiteiros da 2ª secção terão gratuitas as passagens para si, e seus animaes; e quanto ás suas cargas pagarão os preços da tabella com o abatimento de 20 %.

Sala das Sessões da Directoria em 4 de junho de 1858. — Christiano Benedicto Ottoni, Presidente. — João Baptista da Fonseca, Secretario.

DECRETO LEGISLATIVO N. 980 — DE 15 DE SETEMBRO DE 1858

Mandando vigorar no anno financeiro de 1859-60 a Lei de Orçamento n. 939

Hei por bem Sancconar e Mandar que se execute a Resolução seguinte da Assembléa Geral Legislativa.

Art. 1º. A Lei do Orçamento n. 939 de 26 de Setembro de 1857, decretada para o exercicio de 1858-59, continuará em vigor no anno financeiro de 1859-60 emquanto não fór promulgada a Lei do Orçamento desse exercicio; considerando-se como parte da mesma Lei as despezas não contempladas nella, mas autorizadas por outras Leis anteriores e posteriores á presente. Exceptuam-se os créditos abertos para serviços limitados ao exercicio da referida Lei n. 939; os quaes não continuarão além do seu termo.

Art. 2º. Ficam revogadas as disposições em contrario. Bernardo de Souza Franco, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Fazenda, e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em quinze de setembro de mil oitocentos cincoenta e oito, trigesimo setimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Bernardo de Souza Franco.

DECRETO N. 2251 — DE 18 DE SETEMBRO DE 1858

Torna extensiva a garantia do juro de 5 % ao capital que fôr despendido na construcção de um ramal da Estrada de Ferro de D. Pedro II, ligando a cidade de Vassouras á mesma estrada, no ponto que fôr mais conveniente na margem do rio Parahyba.

Attendendo ao que me representou a directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II:

Hei por bem tornar extensiva ao capital que fôr despendido na construcção de um ramal ligando a cidade de Vassouras á mesma estrada no ponto que, com approvação do Governo Imperial, se julgar mais conveniente na margem do rio Parahyba, a garantia do juro de 5 % concedida pelo § 6º do art. 1º da lei n. 641, de 26 de junho de 1852, e pelo art. 16 do contracto celebrado pelo Governo Imperial com a referida Companhia em 10 de maio de 1855, uma vez que não seja excedido o capital fixado no § 6º do art. 18 do mesmo contracto, ficando esta concessão dependente da approvaçõ do Poder Legislativo.

O Marquez de Olinda, Conselheiro de Estado, presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1858, 37º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Marquez de Olinda.

DECRETO N. 2324 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1858

Approva os Estatutos da Companhia da Estrada de Ferro de Tamandaré á margem do Rio Una.

Attendendo ao que Me representou a Directoria da Companhia organizada para a construcção de uma Estrada de Ferro destinada a ligar o porto de Tamandaré á parte inferior do Rio Una, na Provincia de Pernambuco, e de conformidade com a Minha immediata Resolução de 22 do corrente mez, tomada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado exarado em Consulta de 6: Hei por bem Approvar os Estatutos que a devem reger, e que com este baixam assignados por Sergio Teixeira de Macedo, do Meu Conselho, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Imperio, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em vinte nove de dezembro de mil oitocentos cincoenta e oito, trigesimo setimo da Independencia e do Imperio..

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Sergio Teixeira de Macedo.

Estatutos da Companhia de Estrada de Ferro de Tamandaré á margem do Rio Una a que se refere o decreto desta data

TITULO I

DA ORGANISAÇÃO DA COMPANHIA

CAPITULO I

Fins da Sociedade — Capital — Duração — Fundo de reserva — e Dividendo

Art. 1º. Sob o nome de Companhia da Estrada de Ferro de Tamandaré á margem do Rio Una, fica creada nesta Provincia de Pernambuco uma Sociedade Anonyma, por acções para, de conformidade com o Decreto n. 1980 de 28 de setembro de 1857 e contracto a que se refere, construir uma Estrada de Ferro, que ligue o porto de Tamandaré á margem do Rio Una, assim como as obras accessorias que lhe forem intimamente ligadas, e exploral-o durante os sessenta e seis annos de privilegio, constante do mesmo Decreto.

Art. 2º. A duração da Sociedade será a mesma do privilegio, e a sua séde nesta Cidade do Recife, de conformidade com a primeira das condições do supracitado contracto.

Art. 3º. O prazo da duração da Sociedade poderá todavia ser augmentado, e a sua séde mudada para Tamandaré, quando assim o determinar a maioria dos accionistas, e mediante approvação do Governo.

Art. 4º. O capital da Sociedade será de oitocentos contos de réis, divididos em oito mil acções ou apolices de cem mil réis cada uma, e poderá ser elevado por deliberação da assembléa geral dos accionistas, quando fór conveniente dar maior desenvolvimento á empresa pela construcção de ramaes, de que trata a 5ª condição do contracto annexo ao Decreto n. 1980, assim como parte delle poderá ser obtido pela emissão de titulos ao portador, vencendo um juro fixo, e com as vantagens que forem determinadas.

Art. 5º. Cada apolice dará direito, além de uma parte correspondente nos haveres e lucros da Companhia, a mil palmos quadrados de terreno para edificações nos quarteirões da nova cidade de Tamandaré, de conformidade com o plano approved pelo Governo, sendo o titulo entregue gratuitamente, ao accionista, logo que tiver pago a metade da importancia da apolice correspondente.

Art. 6º. A relação da importancia das apolices verificar-se-ha em dez pagamentos de 10 por cento cada um, e a prazos nunca menores de tres mezes, feita a chamada pelas folhas publicas com quinze dias, pelo menos, de antecedencia.

Art. 7º. A primeira prestação he obrigatoria, o accionista que não a realisar no termo prefixo poderá ser constrangido a pagal-a judicialmente.

Art. 8º. A falta de pagamento de quaesquer das prestações, no prazo marcado, importa uma multa de 10 por cento sobre a prestação, e não entrando o accionista com a mesma e a multa no prazo de mais seis mezes, perderá todo o direito á apolice, a qual será

vendida em hasta publica, passando o liquido producto para beneficio da Companhia.

Art. 9º. As apolices serão nominativas, porém transmissiveis, por endosso, depois de realisada a segunda chamada: todavia os seus possuidores não serão reconhecidos accionistas da Companhia, sem fazerem averbar o seu titulo no livro competente.

Art. 10. Os titulos definitivos só serão entregues aos accionistas depois de realisada metade da importancia das accções; entretanto, logo na entrega da primeira prestação, será dado um titulo provisório transferivel, de conformidade com o art. 297 do Código Commercial.

Art. 11. O accionista, em qualquer tempo e caso, só he responsável pelo valor de suas apolices, enquanto as tiver pago integralmente, segundo dispõe o art. 298 do mesmo Código.

Art. 12. De seis em seis mezes proceder-se-ha a um balanço das receitas e despezas da Companhia, e o lucro liquido, depois de pagas todas as despezas do custeio, será repartido entre os accionistas, proporcionalmente ás suas apolices, deduzindo-se 10 por cento para fundo de reserva.

Art. 13. O fundo de reserva será empregado em occorrer as despezas extraordinarias, que não podem ser comprehendidas no custeio e augmento do material fixo e volante.

CAPITULO II

Das terrenos da Fortaleza de Tamandaré

Art. 14. Depois de tirada dos terrenos da Fortaleza de Tamandaré a parte de que trata a 21ª das condições annexas ao Decreto número 1980 para o serviço da Fortaleza, ruas, praças e mais logradouros publicos, e a necessidade ás obras da Estrada de Ferro de conformidade com a planta que fór approvada pelo Governo de que trata a condição 22ª, separar-se-hão no lugar mais conveniente para fundação de uma Cidade oito mil datas de mil palmos quadrados cada uma, correspondentes ás oito mil accções, que formam o capital da Companhia, e a outra igual extensão para os tres concessionarios, ficando a cargo da Directoria, que fór eleita, a repartição das datas aos diversos accionistas, e a respectiva medição, e o restante do terreno concedido pelo Governo ficará por conta da Companhia para ter a applicação que a assembléa geral da mesma julgar mais conveniente.

Art. 15. Caso a Companhia queira vender parte do terreno que lhe fica reservado na planta, em conformidade destes Estatutos, ou algumas das datas que corresponderem ás apolices substituidas por obrigações, não o poderá fazer por preço maior que o de cem réis por cada palmo quadrado.

Art. 16. Todos os terrenos que em virtude da planta approvada pelo Governo, forem destinados para edificações particulares, serão numerados e assentados num livro a talão, donde serão extractados os titulos passados aos respectivos concessionarios da Estrada e ao Presidente da assembléa geral dos accionistas.

Art. 17. A Companhia dá aos concessionários os terrenos que tocarem a cada um com todo o domínio que nelles tem, em virtude da 21ª condição annexa ao Decreto n. 1980, sem sujeição a foro, laudemio, ou outro qualquer onus, á excepção do seguinte:

Art. 18. Deverão os ditos concessionários edificar no prazo de tres annos, e toda a casa edificada nos terrenos de Tamandaré pagará annualmente, de 1 a 31 de dezembro a quantia de mil réis por cada pavimento terreo, ou outro, para serem applicados aos melhoramentos materiais da cidade, calçamento de ruas, esgotos e aguas, etc.

Art. 19. Será a dita contribuição arrecadada por um proprietario, e administrada por uma Comissão de tres membros, nomeados pelos proprietarios dos predios numa reunião annual, que terá lugar para esse fim no dia 28 de setembro, e na qual cada um terá tantos votos quantos mil réis tiver de contribuição annual.

CAPITULO III

Da Administração da Sociedade

Art. 20. A Companhia Nacional da Estrada de Ferro de Tamandaré será representada nas suas diversas manifestações por tres órgãos principaes.

1.ª A assembléa geral dos accionistas.

2.ª Um Conselho Director composto de cinco membros eleitos, um pelos concessionarios do privilegio, e os outros quatro pela assembléa geral, dentre os accionistas que possuirem 50 ou mais accções.

3.ª Uma Comissão fiscal permanente, composta igualmente de cinco membros, eleitos pela assembléa geral, e pelos concessionarios na mesma proporção de 4 e 1.

Art. 21. São privativas da assembléa geral as decisões mais importantes, como sejam o augmento do capital social, realisação de empréstimos, mudança da séde da Companhia, construcções de ramaes, ou prolongamento da linha primitiva, approvação de contas, e votação do orçamento annual, eleição dos membros do Conselho Director, e da Comissão fiscal, e a decretação de todas as medidas geraes que reclamarem os interesses da Companhia, e não estiverem promovidas nos seus Estatutos.

Art. 22. Ao Conselho Director pertence o poder executivo, elle he o representante da Companhia nas suas relações com o Governo e os particulares, e além das attribuições que dimanam dessa posição, pertence-lhe, na ausencia da assembléa geral, tomar todas as decisões que não foram especialmente reservadas aos accionistas reunidos.

Art. 23. A Comissão fiscal ou de vigilancia pertence vigiar sobre todas as operações da Companhia, para cujo fim lhe serão franqueados em qualquer tempo, os livros, balanços, armazens e officinas, sem que todavia ella possa intrometer-se na administração propriamente dita, que pertence exclusivamente ao Conselho Director.

TITULO II

DOS ORGAOS ADMINISTRATIVOS DA COMPANHIA

CAPITULO IV

Da assembléa geral

Art. 24. Todos aquelles que possuirem legalmente uma apolice, pelo menos, da Companhia averbada nos livros competentes, são aptos para concorrerem ás reuniões da assembléa geral, e tomar parte nas discussões, porém só poderão votar os que possuirem dez ou mais apolices, contando-se um voto por dez apolices, e não podendo accionista algum ter mais de dez votos qualquer que seja o numero das suas acções.

Art. 25. A assembléa geral terá um Presidente, um Vice-Presidente, e dous Secretarios, eleitos por um anno em uma só lista e por escrutínio secreto; no impedimento do Presidente servirá o Vice-Presidente, e na falta deste o primeiro Secretario, que será substituído pelo segundo, pelos quaes funcionarão os immediatos em votos, se estiverem aquelles ausentes.

Art. 26. A assembléa geral reunir-se-ha em sessão ordinaria no 1º de fevereiro (ou no dia 3; se aquelle fôr santificado) de cada anno, ao meio dia, no lugar determinado pelo seu Presidente no edital de convocação, que mandará publicar oito dias antes pelas folhas desta Cidade, e na falta da dita convocação, no salão da Associação Commercial desta Praça, em sessão extraordinaria todas as vezes que para esse fim fôr convocada, quer pelo Conselho Director, quer pela Commissão fiscal, quer pelo seu Presidente a pedido de um numero de accionistas que representem a quinta parte do capital effectivo da Companhia.

Art. 27. No dia, hora e lugar designados para a reunião da assembléa geral, julgar-se-ha esta constituida com os accionistas presentes, não podendo todavia ser tomada deliberação alguma nessa primeira reunião, se os accionistas presentes não representarem mais de metade do capital effectivo da Companhia.

Art. 28. Não se tendo reunião a 1º de fevereiro sufficiente numero de accionistas, ficará espaçada a segunda reunião para o dia oito, e seguintes, e então poderá ser tomada qualquer decisão (não reservada), pelos accionistas que comparecerem.

Art. 29. Logo depois de constituida a assembléa geral em sessão ordinaria no mez de fevereiro de cada anno, ouvirá a leitura do Relatorio do Conselho Director, e da Commissão fiscal, aos quaes acompanharão as contas do anno precedente até 30 de dezembro, e o orçamento para o seguinte anno financeiro, (julho a julho) adiar-se-ha para na sessão seguinte apreciar semelhantes documentos.

Art. 30. Depois de encerrada a discussão, approvadas as contas e votado o orçamento, proceder-se-ha á eleição da mesa, do Conselho Director, e da Commissão fiscal, que terão de funcionar do 1º de julho em diante, sendo feita a eleição do Conselho e da Commissão pela mesma fórma que a da mesa.

Art. 31. No caso de votações unanimes que deem um numero de votos duplo do numero de pessoas a eleger, far-se-ha uma eleição especial para supplentes.

Art. 32. Nas sessões extraordinárias, logo depois da abertura as auctores da convocação exporão os motivos, e o Presidente depois de consultada a casa, pôrã o negocio em discussão, ou adial-o-ha para a sessão seguinte.

Art. 33. As reuniões extraordinárias serão annunciadas pelas fcinas com antecedencia de 15 dias, declarando-se o motivo da convocação, e não se poderá nollas tomar decisão alguma sobre materias alheias ao objecto da convocação, assim como não se julgarã a assemblea constituida sem ter representada a maioria do capital effectivo.

Art. 34. Não se realisando essa condição, far-se-ha nova convocação em o prazo de oito dias, e então deliberar-se-ha com os accionistas presentes, qualquer que seja o numero.

Art. 35. As deliberações tendentes a augmentar o fundo da Companhia, prorogar sua duração, ou reformar os presentes Estatutos, só poderão ser tomadas por votos concordes que representem a maioria absoluta do capital effectivo da Companhia.

Art. 36. Os accionistas só podem votar por procuração, sendo esta outorgada a outro accionista, não podendo todavia representar por mais de tres constituintes.

CAPITULO V

Do Conselho Director

Art. 37. Os membros do Conselho Director são eleitos por um anno contado do dia 1º de julho, que seguir á sua eleição, e são substituidos no seu impedimento ou ausencias pelos que os seguirão immediatamente na votação.

Art. 38. Logo na sua primeira reunião elegerão dentre os membros um Presidente e um Secretario, os quaes representarão para todos os negocios correntes. O Presidente dirigirá as discussões, e o Secretario dirigirá as actas, sendo precisos tres votos concordes para legitimar qualquer decisão.

Art. 39. Haverã sessão ordinaria do Conselho uma vez por mez, e extraordinaria todas as vezes que seu Presidente a convocar, ou a maioria dos membros assim o lexigir.

Art. 40. O Presidente será substituido nos seus impedimentos ou ausencias pelo Secretario, e este pelo membro que o Conselho designar.

Art. 41. Em remuneração dos seus trabalhos os Directores terão repartidamente 5% dos beneficios liquidos realisados pela Companhia, garantindo-se em todo o caso seiscentos mil réis a cada Director, e emquanto não funcionar a Estrada, tão somente receberão em cada sessão mensal os respectivos tentos de presença, sendo os ditos tentos de ouro do valor e tamanho das peças de 20\$000 rs., tendo de um lado uma locomotiva com a legenda — Tamandarensis Ferrea Via — e do outro lado o retrato de Sua Magestade o Imperador, e a legenda — Petrus II. Bras. Imper: e o anno.

Art. 42. Durante os trabalhos de construcções da Estrada, poderã o Conselho Director delegar parte dos seus poderes a um de seus membros porém essa delegação só poderã ter lugar mediante unanimidade de votos, e será sempre revogavel.

Art. 43. As principaes attribuições do Conselho Director são as seguintes:

1ª. Organisar todos os serviços da Companhia, creando os empregos necessarios, marcando-lhes os ordenados, e dando os necessarios regulamentos.

2ª. Nomear e demittir todos os empregados da Companhia que entram na categoria de Chefes do serviço, e tomar-lhes contas.

3ª. Autorisar todas as despesas necessarias ao bom andamento dos negocios da Companhia, dentro dos limites do orçamento annual, votado pela assemblea geral, e pagar o dividendo semestral, de conformidade com o disposto no art. 12 do Cap. 1º Tit. 1º.

4ª. Representar a Companhia perante o Governo e os Tribunaes.

5ª. Convocar a assemblea geral dos accionistas todas as vezes que julgar necessario.

6ª. Fazer as chamadas para entradas das prestações de cada apolice, assignar e distribuir tanto os titulos provisionaes, como as apolices definitivas.

7ª. Organisar e apresentar as contas, e orçamentos annuaes, as quaes entregará á Commissão fiscal a 15 de março de cada anno.

8ª. Requerer e solicitar quaesquer modificações do contracto celebrado com o Governo Imperial, que sejam necessarias aos interesses da Companhia, fazer novos contractos com o Governo Geral e Provincial.

9ª. Organisar as tabellas do frete, não podendo exigir mais de 20 reaos por cada arroba, e mil braças de distancia.

CAPITULO III

Da Commissão fiscal

Art. 44. Os membros da Commissão fiscal, assim como os do Conselho Director são eleitos por um anno, contado da mesma forma de julho a julho, e substituidos nas suas ausencias ou impedimentos pelos que os seguirem na ordem da votação.

Art. 45. A Commissão fiscal terá tambem um Presidente e um Secretario, eleitos por maioria de votos, e com attribuições iguaes ás do Presidente e Secretario do Conselho Director.

Art. 46. Reunir-se-ha duas vezes em sessão ordinaria por anno, e extraordinariamente quando ella julgar conveniente proceder a qualquer exame, e a Directoria quizer consultal-a.

Art. 47. As suas funcções são gratuitas, havendo todavia tentos de presenca iguaes aos do Conselho Director. Nas reuniões ordinarias da assemblea geral apresentará a Commissão fiscal o relatório de seus trabalhos com o seu parecer a respeito das contas do orçamento, que tiver-lhe sido submettido pela Directoria.

Art. 48. A principal attribuição da Commissão he apreciar as contas e orçamento annexo, e vigiar sobre todas as operações da Companhia podendo, ouvido o Conselho Director, suspender qualquer empregado da Companhia, quando convier assim.

TITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES E TRANSITORIAS

CAPITULO UNICO

Art. 49. Os concessionarios do privilegio da Estrada de Ferro de Tamandaré o cedem á Companhia, sem exigir para este fim remuneração alguma, além do pagamento das despezas feitas, nem maiores direitos que os mais Accionistas, exceptua-se a de nomearem um dos cinco Directores e Fiscaes, e de proceder a repartição dos terrenos de Tamandaré, de conformidade com o disposto no Titulo 1º, Capitulo 2º, art. 14 dos presentes Estatutos.

Art. 50. O anno financeiro da Companhia será contado de julho a julho, porém as contas apresentadas annualmente no mez de fevereiro, serão de janeiro a janeiro, abrangendo desta arte dous exercicios differentes.

Art. 51. A primeira eleição para Presidente, Vice-Presidente e Secretario da assembléa geral terá lugar, logo que forem approvados os presentes Estatutos, servindo os eleitos até o primeiro de julho de 1859, e proceder-se-ha successivamente á eleição dos membros do Conselho Director, e da Commissão fiscal, cuja nomeação pertence á assembléa geral, as quaes servirão igualmente até o 1º de julho de 1859, em que cederão o lugar aos eleitos na reunião ordinaria do mez de fevereiro.

Art. 52. Logo depois de organizado o Conselho Director, fara a primeira chamada de 10 por cento sobre o valor das apolices, e tratará com urgencia de completar os trabalhos necessarios para se obter do Governo a confirmação destes Estatutos, e o cumprimento do contracto de 29 de setembro de 1857; principiar os trabalhos autorizando as despezas já feitas para obtenção do privilegio, e serviços preparatorios, e das por fazer dentro dos limites do orçamento provisório de 20 de julho de 1857, assim como organizar para ser submettido á approvação da assembléa geral no mez de abril proximo o orçamento, das despezas para o anno financeiro de 1859-1860.

Art. 53. Os fundos da Companhia serão depositados em conta corrente, em algum estabelecimento bancario de plena confiança, ficando em poder do Thesoureiro, ou caixa, tão somente a quantia necessaria para despezas miudas.

Art. 54. Os presentes Estatutos não poderão ser reformados, senão depois de passados tres annos, e com as formalidades do Titulo 3º, Capitulo 1º, art. 12.

Art. 55. A Directoria antes de fazer a chamada da 2ª prestação procurará obter do Governo Imperial a concessão ou afóramento dos terrenos de marinha, exceptuados no art. 21 do contracto.

Art. 56. Caso se obtenha do Governo a concessão dos terrenos de marinha, exceptuados pela clausula 21, ficarão elevadas ao duplo as datas concedidas pelo art. 1º do Capitulo 2º do Titulo 1º aos accionistas e concessionarios.

Palácio do Rio de Janeiro em 29 de Dezembro de 1858. — *Sergio Teixeira de Macedo.*

1859

DECRETO N. 2382 A — DE 2 DE ABRIL DE 1859

Autorisa o Ministro Brasileiro em Londres para elevar até 90 annos o prazo de 33, marcado para a garantia de juro á Empresa da construcção da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, na Provincia de S. Paulo

Hei por bem, de conformidade com o disposto no Decreto numero 838 de 12 de setembro de 1855. Autorisar o Conselheiro Francisco Ignacio de Carvalho Moreira, Meu Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario na Corte de Londres, para elevar até noventa annos os trinta e tres annos marcados na condicção 16ª anexa ao Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856 para a garantia dos juros de cinco por cento concedida pelo Governo Imperial, e de dous por cento additionaes concedida pela Presidencia da Provincia de S. Paulo, a Companhia que se organizar para tomar por empresa a construcção da Estrada de ferro da cidade de Santos á Villa de Jundiaby na dita Provincia, e de que não são empregarios o Marquez de Mont'Algre, o Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, e o Barão de Mauá, mediante contracto com a mesma Companhia. Palacio do Rio de Janeiro em dous de abril de mil oitocentos e cincoenta e nove, trigesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Sergio Teixeira de Macêdo.

AVISO N. 172 — DE 15 DE JULHO DE 1859

Declara quaes são os objectos comprehendidos no art. 8º do Decreto n. 1030, de 7 de agosto de 1852, e 9º do de 13 de outubro de 1853 sob n. 1.245 que isenta de direitos de importação os artigos vindos do estrangeiro para a Estrada de Ferro do Recife.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO IMPERIO — 3ª Secção —
Rio de Janeiro, 15 de Julho de 1859.

Mm. e Exm. Sr. — Dando solução ao officio de V. Ex. n. 152 de 4 de junho ultimo relativo ás duvidas que se teem suscitado sobre a intelligencia do art. 8º do Decreto n. 1030 de 7 de agosto de 1852, e 9º do de 13 de outubro de 1853 sob n. 1245, que ampliou o prazo marcado naquelle para a isenção de direitos por materias importadas para a estrada de ferro dessa Provincia; declaro a V. Ex. que em virtude do disposto nos referidos artigos são isentos de

direitos de importação durante o tempo marcado para a conclusão das obras da dita estrada, e mais dez annos além deste prazo, os trilhos, machinas, instrumentos, carros, locomotivas, e mais objectos vindos do estrangeiro com destino á construcção, reconstrucção, acrescimos, reparos, melhoramentos, e custeio da referida estrada. Nesta conformidade dirigo Aviso ao Ministerio da Fazenda. Deus Guarde a V. Ex. — Sergio Teixeira de Macedo. — Sr. Vice-Presidente da Provincia de Pernambuco.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1027 — DE 18 DE AGOSTO DE 1859

Autoriza o Governor a conceder certas isenções ás estradas de ferro entre as Cidades do Recife, da Olinda em Pernambuco; entre o Porto das Caixas e o Municipio de Cantagallo na Provincia do Rio de Janeiro; entre esta Corte e a Boa Vista na Tijuca, e a mesma Corte e o Jardim Botânico.

Hei por bem Sancionar e Mandar que se execute a Resolucão seguinte da Assembléa Geral Legislativa.

Art. 1.º Fica concedido em beneficio do Estabelecimento da Estrada de Ferro Provincial, entre a cidade do Recife e a de Olinda, da qual he concessionario David William Bonwinnan.

§ 1.º Isenção dos direitos de importação durante o prazo marcado para a construcção da estrada, e por mais dez annos para os trilhos, locomotivas, carros, instrumentos,apparelhos, ferramentos, ferro em barra, ou de qualquer obra que se destine á empresa, cavão de pedra ou coque, e quaesquer outras materias que forem *bona fide*, indispensaveis para a construcção e trabalhos da referida estrada.

§ 2.º Isenção do fóro dos terrenos de Marinha, que a estrada tiver de occupar.

§ 3.º Isenção do recrutamento e do serviço activo da Guarda Nacional, aos empregados no serviço da estrada, nas mesmas condições, e com as limitações marcadas no contracto da Estrada de Ferro do Recife a S. Francisco.

Art. 2.º Iguaes favores são concedidos ás estradas de ferro entre o Porto das Caixas e o municipio de Cantagallo na Provincia do Rio de Janeiro; entre esta Corte e a Boa-Vista da Tijuca; assim como entre a mesma Corte e o Jardim Botânico.

Art. 3.º Ficam revogadas todas as disposições em contrario. Angelo Moniz da Silva Ferraz, do Meu Conselho, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e interinamente dos do Imperio, assim o tenha entendido, e faça executar. — Palacio do Rio de Janeiro, em dezto de agosto de 1859, trigesimo oitavo da Independencia, e do Imperio.

Assim a rubrica de Sua Magestade o Imperador. Angelo Moniz da Silva Ferraz o

LEI N. 1040 — DE 14 DE SETEMBRO DE 1859

Fixando a Despesa e orçando a Receita para o exercício de 1859-1860

CAPITULO III

Disposições Geraes

Art. 13. O Governo deverá incluir especificadamente nas propostas futuras de Lei do Orçamento tanto as sommas, que forem precisas para serviços não contemplados até agora nessas propostas, como para pagar os juros garantidos ás Companhias das estradas de ferro, e de outras emprezas industriaes, e quaesquer subvenções, com que se tenha obrigado a auxilia-las.

Art. 19. Ficam em vigor todas as disposições da Lei do Orçamento antecedente, que não versarem particularmente sobre a fixação da Receita e Despesa e não tiverem sido expressamente revogadas.

LEI N. 1041 — DE 14 DE SETEMBRO DE 1859

Manda vigorar no exercício de 1860-1861 a Lei do Orçamento de 1859-1860, e autoriza o Governo para alterar o contracto com a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor.

Dom Pedro Segundo, por Graça de Deus, e Unanime Acclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os Nossos Subditos que a Assembléa Geral Decretou, e Nós Queremos a Lei seguinte:

Art. 1.º. A Lei, que fixa a Despesa e orça a Receita Geral do Imperio para o exercício de 1859-1860 regerá tambem no de 1860-1861, com excepção das disposições que forem privativas daquelle exercício.

Art. 2.º. O Governo fica desde já autorizado a innovar o contracto com a Companhia Brasileira de Paquetes a Vapor, ou a contractar com outra Companhia o mesmo serviço, como entender mais conveniente; podendo augmentar a subvenção actualmente concedida, e os preços das passagens estabelecidos nas respectivas tabellas.

Art. 3.º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Mandamos, portanto, a todas as Autoridades, a quem o conhecimento da referida Lei pertencer, que a cumpram, e façam cumprir, e guardar tão inteiramente, como nella se contém.

O Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio do Rio de Janeiro em

quatorze de setembro de mil oitocentos cincoenta e nove, trigesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

IMPERADOR Com Rubrica e Guarda.

Angelo Moniz da Silva Ferraz.

DECRETO N. 2499 — DE 29 DE OUTUBRO DE 1859

Altera as condições annexas ao decreto n. 1759, de 26 de abril de 1856, relativas á Companhia da Estrada de Ferro entre a cidade de Santos e a villa de Jundiaby, na provincia de S. Paulo.

Attendendo ao que Me representaram os Conselheiros de Estado Marquez de Monte Alegre, José Antonio Pimenta Bueno e o Barão de Mauá, concessionarios da empreza da construcção da Estrada de Ferro, entre a cidade de Santos e a villa de Jundiaby, na provincia de S. Paulo:

Hei por bem alterar as condições annexas ao decreto n. 1759, de 26 de abril de 1856, segundo as que com este baixam assignadas por Angelo Moniz da Silva Ferraz, do Meu Conselho, Presidente do Conselho de Ministros e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda.

João de Almeida Pereira Filho, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, o tenha assim entendido e faça executar. Palacio da Bahia, 29 de outubro de 1859, 38º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João de Almeida Pereira Filho.

Condições do novo contracto celebrado em 22 de Outubro de 1859, pelo Governo Imperial com os emprezarios da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, alterando o que se acha annexo ao decreto n. 1.759, de 26 de Abril de 1856.

1ª. A garantia de juros concedida nas condições 16ª, 17ª e 18ª que acompanham o citado decreto n. 1759, fica extensiva a todo o tempo da duração do privilegio conferido pelo mesmo decreto não só em relação ao capital marcado na referida condição 18ª, mas ainda ao que for levantado pela mencionada Companhia para cobrir as despesas do pagamento dos ditos juros, feitas durante a construcção da mencionada estrada, as quaes não foram computadas no capital de 2.000.000\$ de libras esterlinas; ficando em tudo o mais no seu inteiro vigor as condições 16ª, 17ª e 18ª com as modificações abaixo indicadas.

2ª. A garantia de juros do capital adicional que a Companhia levantar na forma da condição acima, só poderá ter direito depois de verificado o total emprego do primitivo capital, na forma regulada pelas condições 17ª e 19ª do contracto de 26 de abril de 1856.

3ª. O pagamento dos juros garantidos na forma das presentes condições e das que acompanham o citado decreto de 26 de abril de 1856, enquanto o rendimento da estrada não cobrir a importância dos mesmos juros, será devido unicamente do capital effectivamente empregado nas obras de construcção da estrada na forma

Das condições 17.^a e 19.^a do contracto de 26 de abril de 1856, deduzida toda e qualquer renda líquida por qualquer titulo arrecadada pela Companhia, e igualmente o producto de terrenos desapropriados, que não forem necessarios ás obras e trafego da estrada, ou a seu justo valor, quando a Companhia não queira alhear.

4.^a Verificado o emprestimo de que trata o art. 2.^o do decreto n. 912 de agosto de 1857, no caso de que a Companhia esteja nas condições prescriptas pelo mesmo decreto e as circumstancias dos mercados europeus o permittirem, correrão por conta do capital da mesma Companhia todas as despezas do referido emprestimo, seus juros e amortisação, inclusive as de commissões, corretagens, saques, differenças de cambios, seguros, impressão de titulos de emprestimos e outras semelhantes.

5.^a A Companhia poderá emittir na praça de Londres todas as acções e no Brasil as que alli o não poderem ser.

6.^a Os empreiteiros ou a Companhia que se organisar na fórma do referido decreto, renunciam e jamais terão direito de reclamar sob qualquer pretexto ou titulo, indemnisação alguma, ou outro algum favor ou auxilio além dos que pelas precedentes e pelas condições que acompanham o mencionado decreto lhes foram concedidos, e renunciam todos os casos solitos ou insolitos, cogitados ou não cogitados e não os poderão fazer valer ou allegar em tempo algum para algum effeito, qualquer que elle seja. — *Angelo Moniz da Silva Ferraz.*

PORTARIA — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1859

Da instrucções para regular-se o transporte de pólvora e mais objectos de conducção perigosa nos trens da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.^o

Sua Magestade o Imperador, Attendendo ao que representou a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.^o: Ha por bem que nas diversas Estações da mesma estrada se observem as disposições contidas nas Instrucções annexas, regulando o transporte de pólvora e mais objectos de conducção perigosa. Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1859. — *Angelo Moniz da Silveira Ferraz.*

Instrucções regulando o transporte de pólvora e mais objectos de conducção perigosa nos trens da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro 2.^o

1.^a A Companhia não admittirá a frete: pólvora, agua-raz, phosphoros, vitriolo, e mais substancias de conducção perigosa, senão por conta do Governo Imperial, e dos Emprezarios, caso se destinem á construcção da estrada de ferro.

2.^a Em nenhum caso poderão taes objectos ser remettidos pelos trens de viajantes, nem pelos de mercadorias em que vão um ou mais carros de viajantes.

3.^a O remetente deverá avisar á Administração com antecedência, pelo menos, de 48 horas.

4.^a Sómamente se admittirão barris, caixões, ou outros envolveros de madeira, completamente fechados, e nunca embrulhos em papel ou em panno.

5ª. O Inspector marcará a hora em que o remetente deverá entrar com o genero, recolher-o ao carro de ferro para esta fôrma destinado, e fechal-o antes que haja no pateo da estação uma loizã motiva accessa.

6ª. Uma pessoa commissionada pelo remetente ficará de vigia ao carro, e seguirá no trem para igualmente presidir a descarga: he de seu dever não abandonar a carga, desde que entrar em uma estação até que sahir da outra.

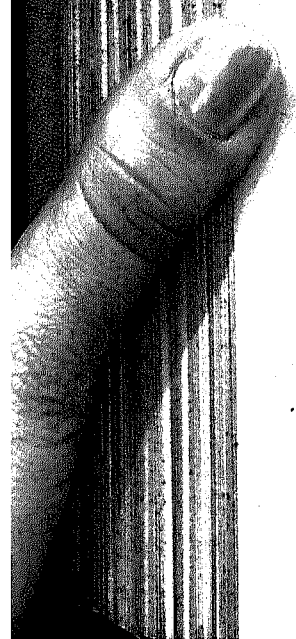
7ª. Na estação do destino o Agente marcará o momento em que he permittido retirar os objectos, o que se fará dentro do prazo de duas horas do aviso.

8ª. Em viagem o carro de polvora estará separado, da locomotiva, pelo menos, por dez carros de cargas.

9ª. O custo do transporte por cada viagem do dito carro, será regulado na fôrma da seguinte Tabella, devendo os preços ser pagos sempre integralmente, ainda mesmo não estando completa a carga.

TABELLA	
Engenho Novo	20\$000
Cascadura	30\$000
Sapopemba	35\$000
Machambomba	40\$000
Queimados	45\$000
Belém	50\$000

Palacio do Rio de Janeiro em 29 de dezembro de 1859. —
Angelo Mouz da Silva Ferraz.



1860

AVISO N. 8 — DE 4 DE JANEIRO DE 1860

Ao Presidente da Província do Rio de Janeiro, resolvendo sobre a consulta, as Assembléas Legislativas Provincias são competentes para conceder privilégios.

O MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DO IMPÉRIO — 3.ª Secção — Rio de Janeiro, 4 de Janeiro de 1860.

Foi ouvida a Secção dos Negócios do Império do Conselho de Estado sobre o officio de V. Ex. de 27 de maio do anno passado, consultando se as Assembléas Provincias são competentes para concederem privilégios, em vista da falta de au- torisação que lhes confere o Acto Adicional.

A dita Secção, reconhecendo em seu parecer a difficuldade de fixar regras especiaes que esclareçam, e decidam todas as questões que se possam offerrecer acerca deste objecto, apresenta algumas considerações sobre as disposições dos artigos 10, 11 e 12 do Acto Adicional, e deduz dellas os principios seguintes: 1.ª, que as As- sembléas Provincias não podem conceder privilégios sobre objectos que são da competencia dos Poderes Geraes; — e pela mesma razão: 2.ª, que os podem conceder sobre os objectos de sua exclusiva com- petencia legislativa.

Estabelecidos estes principios, divide a Secção em tres classes os objectos da competencia legislativa provincial, sendo considera- dos em relação á questão de que se trata.

Na 1.ª classe se comprehendem as materias dos §§ 1.º, 3.º, 4.º e 6.º na 2.ª parte; 7.º, 9.º, 10.º e 11.º do art. 10 do Acto Adicional, e as do art. 11, em todos os seus paragraphos, com excepção do 5.º na ulti- ma parte relativo ao estabelecimento de colonias. Estes objectos, diz a Secção, não são susceptiveis de privilégios.

Na 2.ª classe annexa os objectos dos §§ 2.º, 5.º e 6.º na 1.ª parte do art. 10, e do § 5.º do art. 11, na ultima parte, relativa a colo- nias, as quaes, absolutamente fallando, podem admittir privilegio, mas que, sendo privilegiados, irão os privilégios offender em gara- nia a Constituição, e em particular os Poderes Geraes. Assim he que o privilegio, concedido para um só individuo, ou corporação poder abrir aulas, ou ensinar certas materias, ou imprimir ou vender livros sobre todos ou ainda sobre certos ramos de instrucção pu- blica, iria offender a Constituição no art. 179 § 24. O privilegio que isentasse dos impostos, art. 10 § 5.º, ou da contribuição directa o mesmo art. § 6.º, iria offender a Constituição no art. 179 § 5.º. O que fosse concedido para um só individuo ou companhia poder fundar colonias iria offender os direitos dos Poderes Geraes, os quaes pelo mesmo § 15 os tem iguaes sobre esta materia.

Na 3ª classe finalmente contempla os objectos do § 8º do artigo 10, que trata de obras publicas, estradas, e navegação no interior das Provincias. São estes, diz a Secção, os unicos objectos que podem admittir privilegio; mas como as Assembléas Provinciaes não podem conceder privilegios senão sobre os objectos de sua exclusiva competencia como fica dito, e ainda não está declarado quaes são as obras, estradas, e navegação que se devem considerar provinciaes, enquanto não houver lei que faça esta declaração, as concessões, que as Assembléas Provinciaes fizerem sobre esses objectos devem ficar dependentes da approvação da Assembléa Geral, que he a quem definitivamente compete regular esta materia, mantendo-se no entanto as concessões já feitas, do mesmo modo por que a Lei que interpretou o Acto Adicional manteve as leis provinciaes anteriormente decretadas, que eram offensivas do mesmo Acto.

A Secção do Conselho de Estado, tomando depois em consideração os objectos para que V. Ex. diz que se tem solicitado privilegios a essa Presidencia: a saber, a navegação em rios, e exploração de salinas, barcas de passagem e diversos ramos de industria; e examinando os privilegios para estradas, assim para carros movidos por vapor, como para vehiculos puxados por animaes, offerece algumas observações sobre cada uma dessas materias nos cinco paragraphos constantes da copia junta, e conclue o seu parecer com as seguintes advertencias:

“ Muitas vezes tem sido autorizadas emprezas para certas e determinadas obras, com concessões de privilegios para sua execução: tal he a Lei Provincial das Alagoas, que concedeu privilegio para o encanamento de um riacho para a cidade de Maceió.

“ Tais concessões não são privilegios, comquanto vulgarmente assim sejam denominadas. Uma fonte, uma ponte, um canal, exigem dispendio de dinheiro e de tempo. O prazo, que se marca para a percepção da taxa, não he mais do que a justa compensação do custo da obra. Ou a despeza ha de sahir dos cofres provinciaes, ou ha de ser feita com o producto de um imposto especial. Este segundo systema he o que se verifica na concessão da percepção da taxa, a qual he paga por aquelles que tiram proveito immediato da obra.

“ Portanto, em taes casos, a irregularidade está propriamente no emprego da palavra, e não no uso do direito, comtanto que a obra seja da classe das provinciaes.

“ A outra observação he relativa á formação de companhias para execução de obras provinciaes. As Assembléas podem autorisar obras por meio de companhias: mas as condições da formação destas, não se fallando nas da sua constituição primitiva segundo seus fins, não podem deixar de ficar dependentes da approvação Imperial.

“ Estas companhias estão comprehendidas nas disposições do Decreto n. 575 de 10 de janeiro de 1849, que regulam o modo, por que devem ser reconhecidas legaes. Além disso ellas estão sujeitas ás regras do Codigo Commercial; o que as constitue na obrigação de seus Estatutos serem approvados pelo Governo. Portanto, ainda que tragam sua origem de uma Lei Provincial, não se podem eximir da approvação Imperial.”

Sua Magestade o Imperador conformou-se por sua immediata Resolução de 26 de outubro do anno passado com o referido parecer, exarado em Consulta de 27 de setembro do mesmo anno; e

assim o Manda communicar a V. Ex. em solução ao seu citado officio de 27 de maio, e ao outro de 18 de agosto em que pede decisão sobre aquelle; havendo por muito recommendada a V. Ex. a observancia dos principios que ficam expostos, e dos que se acham consignados na copia dos paragraphos do parecer, que envio.

Deus Guarde a V. Ex. — *Angelo Moniz da Silva Ferraz.* —
Sr. Presidente da Provincia do Rio de Janeiro.

Cópia de cinco paragraphos da Consulta da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado de 27 de setembro de 1859. sobre concessão de privilegios pelas Assembléas Provinciaes, a que se refere o Aviso do Ministerio do Imperio de 4 de janeiro de 1860.

§ 1º. Quanto á navegação, importa observar: 1º, se o rio banha territorio de mais de uma provincia, ou por si, ou pelos seus confluentes, parece claro que as Assembléas Provinciaes não podem privilegiar sua navegação, a qual não he privativa de nenhuma.

Esta regra deve vigorar ainda no caso de o rio correr em mais de uma provincia, offerendo porém navegação sómente dentro dos limites de uma dellas. Muitas cousas empecem a navegação, que podem ser destruidas com mais ou menos esforço; fazer distincção entre estas cousas seria deixar a uma provincia o arbitrio de escassear os recursos da outra.

2º. Se a navegação do rio fôr tal que possa frequentar a costa, fallece ás Assembléas Provinciaes o direito de conceder privilegios, porque estando ligadas as duas navegações, a ultima, a qual está fóra da alçada provincial, ficaria prejudicada, com o privilegio concedido á primeira: este rio estaria, quanto á costa, no mesmo caso daquelle que communica com outra provincia por meio de seus confluentes.

3º. A navegação por vapor dentro dos rios já está declarada pela Lei n. 60 de 8 de outubro de 1833 que ao Governo pertence faculdade de a favorecer com privilegio. E comquanto esta lei seja anterior ao Acto Adicional, esta, como todas as outras que se possam dizer contrarias ás disposições daquelle Acto, tem-se entendido constantemente que continuam em vigor, como continuam, segundo está expressamente declarado no art. 8º da Lei de 12 de maio de 1840, as Leis Provinciaes que se achem nas mesmas circunstancias.

§ 2º. As passagens nos rios por meio de barcas não podem ser objecto de privilegio provincial, nos casos seguintes:

1º. Se o rio estiver nos casos comprehendidos nos dous primeiros numeros do paragrapho anterior; 2º, e, quando não estejam nesses casos, se suas margens forem pontos de estradas geraes.

Cumpra advertir que nas mesmas hypotheses que estiverem fóra destas duas, os privilegios não poderão embaraçar as obras geraes, que pelo Governo forem julgadas necessarias.

§ 3º. Quanto ás estradas cumpre distinguir entre as que são servidas por vapor, e as que o são por animaes. As primeiras, qualquer que seja sua extensão, entende a Secção que devem ser classificadas entre as geraes. Estas obras, pelos grandes capitães que empregam, e pelo serviço que devem prestar, não devem ser comprehendidas sem serem consultados os interesses geraes. Uma

estrada destas, sendo mal calculada, ou embarçará a construção de outra que possa ser mais vantajosa, ou será sacrificada a outra que reuna mais proporções de prosperidade ou será abandonada por falta de elementos que a mantenham. Esta he daquellas obras que não se devem executar sem se formar um systema que as ligue entre si. Uma estrada de ferro deve ser construida sempre com o intuito de seu prolongamento, e ahí vão envolvidos interesses de mais de uma provincia. A de Mauá que parece encerrar-se nos limites que tem, está inteiramente dependente da de Minas Geraes, que he a que lhe dá sahida pela serra da Estrella; no mesmo caso está a de Tamandaré em relação aos terrenos de onde tem de receber alimento para o seu trafego.

Além desta razão releva ponderar que as estradas de ferro devem reger-se por uma disciplina geral, e sua policia regular-se de um modo uniforme, o que as constitue debaixo da inspecção do Governo geral.

Quanto ás estradas servidas por motor animal, não ha dúvida que as Assembléas Legislativas provinciaes podem legislar livremente sobre ellas; salvas sempre as attribuições dos poderes geraes, e nomeadamente as que dizem respeito á construção das estradas geraes, e a de outras quaesquer obras que pertençam á administração geral.

Todayja cumpre advertir que as desta natureza, e particularmente as que são construidas com trilhos de ferro, podem muitas vezes riscar grossos capitaes e prejudicar, com altas tabelllas de passagem e fretes os interesses de outras provinciaes; pelo que tornar-se-ha necessaria, em taes casos, a intervenção dos poderes geraes, para autorisar qualquer privilegio que as acompanhe.

§ 4°. A respeito das salinas, entende a Secção que as Assembléas Provinciaes não podem conceder privilegios sobre ellas. As salinas, pelo nosso direito, pertencem ao dono do terreno em que se achem; ao Estado, se em terreno devoluto; aos particulares, se em terreno de propriedade particular. E a Secção julga ser-lhes applicavel a doutrina que teve occasião de expender em seu parecer de 20 de maio deste anno, na ultima parte, a qual pode licença a V. M. L. para transcrever:

"Conquanto no começo deste parecer se estabelecesse o principio geral, de que todas as minas são de propriedade nacional; todavia o mesmo uso, que ampliou a ordenação a outros mineraes, tem consideração como fóra da regra as pedreiras de granito, de marmore, e em geral de pedras calcareas, gesso, greda e pode-se dizer em geral as que pela legislação franceza, e de outros Estados da Europa, estão na classe das pedreiras. Esta excepção tem sido respeitada pela Assembléa legislativa geral, que não tem impugnado o uso que fazem os donos dos terrenos em que se acham taes substancias."

Desto modo as salinas ficam pertencendo aos donos dos terrenos, e esta he a legislação da maior parte dos Estados da Europa, os quaes contentam-se com impôr sobre os productos que dellas se extrahem, sem se adjudicarem direitos sobre ellas; notando-se só a differença de que, em umas partes, deixa-se liberdade inteira aos donos para as aproveitar, e em outras exige-se licença prévia para as lavar, mas isto sómente para observancia das regras policiaes; e muito poucos são os Governos que se reservam este dominio.

§ 5°. Quanto á Industria em geral, ella está fóra da alçada das

Assembléas Provincias, podendo estas comprehendel-a em suas legislações somente nos casos em que fique envolvida nas regras geraes em virtude de algumas das faculdades amplas, que ellas têm de conseguir certos fins sem limitações de meios, como acontece com a disposição do art. 10, § 5º, que as autorisa a lançar impostos com a só limitação de não prejudicarem os do Estado.

Fausto Augusto de Aguiar.

DECRETO N. 2569 — DE 7 DE ABRIL DE 1860

Faz algumas alterações nas condições annexas ao decreto n. 1759 do 26 de abril de 1856 sobre a Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

Attendendo ao que representou a directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, Hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1º. A emissão das acções da referida Companhia pôde ter logar sem prévia approvação dos respectivos Estatutos; ficando assim alterada a 1ª parte da condição 42ª annexa ao decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856.

Art. 2º. A despesa annual com a remuneração dos directores da dita Companhia será de £ 4.000 durante a construcção da linha. Esta quantia será excluida das despesas de administração, entrando, todavia, assim como a de £ 5.000 despendida com corretagens, para a emissão das acções, no capital que gosa de garantia de juros.

Art. 3º. Fica isenta a mencionada Companhia da obrigação de ter um escriptorio no Rio de Janeiro, modificando-se nesta parte o disposto na condição 26ª annexa ao citado decreto n. 1759.

João de Almeida Pereira Filho, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, 7 de abril de 1860, 39º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João de Almeida Pereira Filho.

DECRETO N. 2601 — DE 6 DE JUNHO DE 1860

Approva os artigos de associação da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

Hei por bem approvar os artigos de associação da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, feitos na cidade de Londres pelos organizadores da dita Companhia.

João de Almeida Pereira Filho, 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 seis de junho de mil oitocentos e sessenta, trigesimo nono da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João de Almeida Pereira Filho.

Companhia Limitada (Limited)

ARTIGOS DE ASSOCIAÇÃO DA COMPANHIA LIMITADA (LIMITED);
BRASILEIRA DE ESTRADA DE FERRO DE S. PAULO

Por Decreto n. 1.759 de 26 de abril de 1853 de S. M. o Imperador do Brasil, foi autorizada a incorporação, fóra do Imperio, de uma Companhia que, debaixo das condições annexas ao mesmo Decreto, emprehendesse a construcção, uso e custeio de uma estrada de ferro que, começando nas visinhanças da cidade de Santos, na ponte mais conveniente, passe pela cidade de S. Paulo e continue até a Villa de Jundiahy, na Provincia de S. Paulo, Imperio do Brasil.

As condições annexas ao citado Decreto são datadas de 26 de abril de 1856, e assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios do Imperio, Luiz Pedreira do Couto Ferraz.

Pelas condições da concessão o Governo Brasileiro concedeu á Companhia, que se organisasse para esta Empreza, o privilegio por 90 annos, contados da data da concessão, para a construcção, custeio e usufructo da estrada de ferro, e outros privilegios nellas declarados: garantiu á Companhia o juro na razão de £ 5 % ao anno, pago de seis em seis mezes, sobre o capital *bona fide* despendido com as primeiras 20 leguas (cerca de 77 milhas) de estrada de ferro (não excedendo a £ 2.000.000 ao cambio de 27 pence por mil réis), e a Provincia de S. Paulo garantiu tambem á Companhia, nas mesmas condições, um juro adicional de £ 2 % ao anno; as condições contem disposições para a divisa entre o Governo e a Companhia dos lucros da mesma excedentes a £ 8 % ao anno; e hem assim estabelece que o dividendo maximo seja 12 % ao anno; providencia tambem sobre o resgate pelo Governo Brasileiro dos privilegios da Companhia 30 annos depois que toda a linha estiver aberta ao publico, ficando á Companhia a propriedade da estrada, e o direito de custeal-a como lhe approuver.

O Decreto n. 2.124 de 13 de março de 1858 prorogou o prazo da incorporação da Companhia até o dia 26 de abril de 1860; tomou a garantia do juro de £ 5 % ao anno applicavel ao capital despendido na estrada de ferro de Santos a Jundiahy, e fez o juro pagavel de seis em seis mezes na cidade do Rio de Janeiro aos accionistas do Brasil, e em Londres aos de fóra do Imperio.

Os planos, secções, e propostas para a factura da estrada de ferro foram approvados pelo Decreto de 11 de março de 1858, com as modificações nelle declaradas.

O Decreto n. 2.499, de 29 de outubro de 1859 fez a garantia extensiva a todo o periodo da concessão; e estatuiu que os juros pagos durante a construcção sejam considerados como capital com direito ao valor garantido ao juro.

Estes Decretos e condições foram obtidos á requisição do Marquez de Monte Alegre, Conselheiro José Antonio Pimenta Bueno, e Barão de Mauá (declarados no mesmo Decreto como coconcessionarios) e esta Companhia está organizada como a que elles estavam autorisados para organizar fóra do Brasil para a construcção e custeio da estrada de ferro.

A remuneração aos concessionarios será ajustada entre elles e o contractador da estrada, devendo a somma deste contracto cobrir a importancia da remuneração e todas as despesas preliminares da

Companhia, bem como as despesas com a aquisição de terras, construção de obras e edificios, supprimento de trens rodantes, e accessorios.

Portanto, fica convencionado da maneira seguinte:

CAPÍTULO I

Interpretação

Art. 1.º Na interpretação dos presentes artigos as palavras e expressões tem a significação que se segue, no caso de não serem excluidas pelo objecto, a contexto, a saber:

“ Companhia — significa — a Companhia Brasileira de Estrada de Ferro de S. Paulo.

“ Governo — significa — o Governo Imperial do Brasil.

“ Estatutos — significam e incluem o — *Joint Stock Companies act* de 1856 e 1857, e todos e quaesquer outros actos em vigor correntes ao — *Joint Stock Companies*, e que digam respeito á Companhia.

“ Os presentes artigos — significam e incluem o memorandum de associação da Companhia, estes artigos, e os regulamentos que estiverem em vigor.

“ Resolução especial — significa uma deliberação especial da Companhia, de conformidade com o art. 34 do *Joint Stock Companies act* de 1856.

“ Capital — significa o capital da Companhia.

“ Acções — significam as acções do capital.

“ Directores — significam os Directores da Companhia, ou, conforme a circumstancia, os Directores reunidos em mesa.

“ Contadores,

“ Banqueiros,

“ Secretario — significam os respectivos Officiaes da Companhia:

“ Officiaes — significam os Officiaes da Companhia.

“ Reunião ordinaria — significa uma reunião geral ordinaria da ordinaria devidamente convocada e constituída, e os seus respectivos adiamentos.

“ Reunião extraordinaria — significa uma reunião geral extraordinaria devidamente convocada e constituída, e os seus respectivos adiamentos.

“ Reunião geral — significa uma reunião ordinaria, ou extraordinaria, e os seus respectivos adiamentos.

“ Directoria — significa uma reunião de Directores devidamente convocada e constituída.

“ Escriptorio — significa o escriptorio registrado da Companhia.

“ Sello — significa o sello commum da Companhia.

“ Mez — significa o mez calendario.

As palavras que importam o numero singular sómente, incluem o plural.

As que importam o plural incluem o singular.

As que importam o genero masculino, incluem o feminino.

CAPITULO II

Constituição

Art. 2º. Os artigos da Taboa (Table) — B — do *Joint Stock Company act 1856* não são applicaveis; mas em seu lugar os seguintes (sujeitos ao poder que tem a Companhia para alterar, revogar e fazer novos Regulamentos) serão o Regulamento da Companhia.

Art. 3º. A Companhia e seus Regulamentos serão sujeitos ás differentes disposições em vigor, e que lhes forem applicaveis; dos supramencionados Decretos do Governo Brasileiro, e condições da concessão.

CAPITULO III

Obrigações

Art. 4º. A primeira obrigação da Companhia limitar-se-ha á factura, conservação e custeio da Estrada de Ferro de Santos por S. Paulo a Jundiahy, e todos os outros objectos incidentes e compatíveis com os mencionados Decretos e condições de concessão.

Art. 5º. A Companhia sobre recommendação da Directoria, e com a sanção de uma resolução especial, pôde emprehennder qualquer extensão, ou accrescimo de sua obrigação original.

Art. 6º. A obrigação original da Companhia será executada em conformidade das condições de 26 de abril de 1856, a que se refere o Decreto Brasileiro n. 1.759 da mesma data, com as modificações constantes dos Decretos ns. 2.124 de 13 de março de 1858, e n. 2.499 de 29 de outubro de 1859, respectivamente e com as que por accôrdo entre o Governo e a Companhia se hajam de fazer.

Art. 7º. A Directoria geral da Companhia terá sua sôde em Londres mas poderá ter agencias no Rio de Janeiro, S. Paulo e em outras praças do Brasil.

Art. 8º. As obrigações serão desempenhadas sob a gerencia dos Directores, mas sujeita á superintendencia da assemblea geral, de conformidade com estes artigos.

Art. 9º. Ninguem, excepto os Directores, ou pessoas expressamente autorizadas pela Directoria, poderá sacar, accetar, ou endossar notas promissorias, ou letras de cambio por parte da Companhia, ou empenhar o credito da mesma.

Art. 10. Ninguem, senão os Directores, ou pessoas expressamente autorizadas pela Directoria, obrando nos limites da autorisação por ella conferida, poderá fazer contractos que imponham responsabilidade á Companhia.

Art. 11. Os Directores não sacarão, accetarão ou endossarão notas promissorias, ou letras de cambio por parte da Companhia, nem adoptarão acto algum senão nos casos do curso ordinario dos negocios da Companhia, ou em cumprimento de resolução especial da Directoria, em que se declare que na opinião da mesma assim convém aos interesses da Companhia.

Art. 12. Todos os dinheiros pagaveis á Companhia serão recebidos pelos Directores, ou pelos banqueiros, ou por pessoa autorizada pela Directoria, e serão pagos á conta da Companhia com os banqueiros.

Art. 13. Todos os dinheiros da Companhia, que não forem immediatamente applicaveis para algum pagamento, poderão ser empregados pela Directoria naquelles seguros ou fundos publicos dos Governos da Grã-Bretanha e do Brasil ou nos seguros reaes e pessoais, ou em quaesquer outros estabelecimentos que a mesma Directoria julgar conveniente.

Art. 14. A Directoria poderá ter em mão do banqueiro o balanço que julgar conveniente, não obstante algum dos banqueiros fazer parte della.

Art. 15. Os recibos de dous Directores, referendados pelo Secretario, ou dos Banqueiros, ou de pessoa autorizada pela Directoria, referendados pelo mesmo Secretario, serão effectivos para o recebimento de quantias nelles declaradas, e fóra de toda responsabilidade, reclamações ou demanda a respeito.

Art. 16. Todos os pagamentos da Companhia (excepto os das despesas miudas) serão feitos por *cheques* sobre os banqueiros, passados em virtude de resolução da Directoria, assignados por dous Directores e referendados pelo Secretario.

CAPITULO IV

Escriptorios

Art. 17. O escriptorio registrado da Companhia será em ou naquella praça de Londres, ou Middlesex que a Directoria designar.

Art. 18. Haverá um escriptorio filial no Rio de Janeiro, e outro em S. Paulo, podendo haver no Brasil mais aquelles que a Directoria julgar conveniente.

CAPITULO V

Primeiros Officiaes

Art. 19. O Ministro em Londres *ex-officio*, Benjamin Cohen, Esq; William Bird, Esq; Joseph Henry Reynel; de Castro Esq; John Samuel Esq; Marmaduke Blake Sampson Esq; Robert Amadeus Hebb, Esq; Martin Ridley Smith Esq; serão os primeiros e actuaes directores.

CAPITULO VI

Capital

Art. 20. A Companhia, sobre recommendação da Directoria, e em virtude de resolução especial, pôde augmentar o seu capital por meio de novas acções.

Art. 21. Sem especial resolução sobre recommendação da Directoria nenhuma acção de capital adicional habilitará o seu possuidor a participar do beneficio de qualquer garantia de juro, ou dividendo não garantido expressamente ao capital adicional.

Art. 22. Mas sobre recommendação da Directoria, e em virtude de resolução especial, os possuidores de quaesquer acções do

capital adicional podem participar do beneficio de qualquer garantia de dividendo ou juro.

Art. 23. Excepto quanto á não participação no beneficio de semelhante garantia, a menos que pelo presente Regulamento seja permittida, qualquer capital levantado pela creação de novas acções será considerado como parte do capital original, e sujeito a todas as disposições, quer em relação ao pagamento das chamadas, ou por perda de acções por falta de pagamento dellas, ou por outra qualquer forma, como se fosse parte do capital original.

Art. 24. A importancia do novo capital, excepto quando a Companhia resolver o contrario na occasião de sua creação, será dividida de maneira que a somma seja proporcionada entre os accionistas então existentes.

Art. 25. No primeiro caso as novas acções, salvo determinação em contrario na sua creação, serão offerecidas pela Directoria aos accionistas em proporção do numero de suas respectivas acções, e as que não forem por elles tomadas poderão ser distribuidas por outras pessoas, como a Directoria julgar conveniente.

Art. 26. Mas se a Companhia, depois de dar ás novas acções alguma preferencia, garantia, ou outro privilegio especial, crear novas acções além destas, os possuidores daquellas a que foi concedido o privilegio não terão direito ao offerecimento das acções ultimamente creadas, salvo determinação da Companhia em contrario.

Art. 27. Sobre recommendação da Directoria, em virtude de resolução especial, e consentimento de tres quintos do numero e valor dos possuidores de todas as acções, ou conforme as circunstancias, todas as acções de qualquer classe podem ser consolidadas em numero menor, ou divididas em numero maior, ou augmentadas, ou reduzidas á somma nominal aggregada.

CAPITULO VII

Empréstimos

Art. 28. A Companhia, precedendo recommendação da Directoria, e approvação da assembléa geral, póde contractar com o Governo o empréstimo de quaesquer sommas, que a Directoria julgar conveniente, sobre escriptos de divida com ou sem garantia do mesmo Governo.

Art. 29. A Companhia, autorizada pela Directoria, póde contractar pela mesma forma, novo empréstimo das quantias que já lhe haviam sido emprestadas anteriormente.

Art. 30. Os empréstimos, reempréstimos e os escriptos de divida serão pelo tempo, nos termos, e com as condições que a Directoria julgar convenientes.

Art. 31. Mas a importancia total do debito da Companhia proveniente de empréstimos nunca excederá a importancia das contradas, que estão por pagar-se sobre as acções, depois de deduzida desta somma a importancia provavel de todos os outros encargos da Companhia, salvo por deliberação em contrario da Companhia sem sancção de resolução especial.

CAPITULO VIII

Assembléa geral

Art. 32. A assembléa geral se reunirá semestralmente em Londres, ou Middlesex nos lugares, dias e horas, que os Directores designarem.

Art. 33. Enquanto a Directoria não resolver o contrario, o dia da assembléa geral será a segunda quarta-feira de agosto, ou um mez antes, ou depois desse dia.

Art. 34. Os Directores podem por accôrdo proprio convocar uma assembléa extracrdinaria.

Art. 35. Os Directores convocarão assembléas extraordinarias sempre que fôr entregue ao Secretario, ou deixado no escriptorio para os mesmos Directores, requisição de qualquer numero de accionistas que reunidos representem não menos de um vigesimo das acções, devendo a dita requisição ser assignada pelo requisitante, e conter declaração expressa do fim da reunião.

Art. 36. Se 14 dias depois da entrega da requisição os Directores não tiverem convocado a assembléa, podem-o-hão fazer os requisitantes, ou quaesquer accionistas, que representem reunidos não menos de um vigesimo das acções.

Art. 37. As assembléas geraes serão convocadas para um lugar conveniente em Londres ou Middlesex, que fôr designado pelos Directores, ou pelos requisitantes que as convocarem.

Art. 38. Tres accionistas serão sufficientes para em uma assembléa geral convocada para declaração de um dividendo, eleger o Presidente dessa reunião.

Art. 39. Excepto para a escolha do Presidente da reunião, ou para a declaração de um dividendo, 15 accionistas serão bastantes para constituir assembléa geral.

Art. 40. Nenhum negocio será tratado em assembléa geral sem que esteja presente no começo do mesmo negocio o numero necessario para constituil-a.

Art. 41. Se, decorrida uma hora depois da designada para a reunião da assembléa geral, não estiver presente numero necessario de membros, a assembléa, se os accionistas o requisitarem, será dissolvida, e em qualquer outro caso ficará adiada para o dia seguinte no mesmo lugar e hora designados para a reunião da assembléa original.

Art. 42. Se uma hora depois da designada para a reunião de alguma assembléa adiada, não comparecer numero sufficiente de membros, ella se dissolverá, salvo se no annuncio da convocação tiverem os Directores declarado que, seja qual fôr o numero de accionistas presentes, a assembléa funcionará, e neste caso a assembléa adiada poderá deliberar como se estivesse presente numero bastante de membros.

Art. 43. O Presidente, consentindo a reunião, pôde adial-a de um tempo para outro, e de um para outro lugar.

Art. 44. Em uma assembléa adiada não se tratará de outro negocio senão daquelle que tiver ficado por concluir-se na assembléa geral, que ficou adiada.

Art. 45. Os Directores, convocando uma assembleáa geral, e os accionistas, convocando uma assembleáa geral extraordinaria, farão os respectivos annuncios com antecedencia nunca menor de 7, nem maior de 15 dias.

Art. 46. Quando a assembleáa geral fôr adiada por mais de 7 dias, os Directores farão os competentes annuncios com antecedencia de 4 dias pelo menos.

Art. 47. No prazo marcado para a reunião de uma assembleáa geral não se contará o dia da publicação do annuncio, mas se incluirá o dia da reunião.

Art. 48. As convocações da assembleáa geral serão feitas por annuncios nas folhas publicas, e, se a Directoria julgar conveniente, por circulares aos accionistas cujas residencias estiverem registradas no Reino Unido, com declaração expressa do tempo e lugar da reunião.

Art. 49. Os annuncios feitos em virtude dos presentes artigos para uma assembleáa geral deverão especificar o objecto de que se ha de tratar.

Art. 50. Os avisos circulares para uma assembleáa geral serão enviadas pelo correio, como cartas dirigidas aos accionistas, conforme suas residencias no respectivo registro; e neste caso reputar-se-ha entregue no dia em que o correio entrega regularmente a correspondencia.

CAPITULO IX

Atribuições da assembleáa geral

Art. 51. A assembleáa geral, precedendo competente annuncio, pôde preencher as vagas de Director, ou Contador (se outra cousa não fôr determinada pelos presentes artigos), fixar a remuneração dos Directores, discutir e decidir geralmente de inteira conformidade com este Regulamento os negocios concernentes á Companhia.

Art. 52. Nenhuma reunião ordinaria, sem preceder o respectivo annuncio, pôde eleger Directores, ou Contadores, receber, registrar ou adoptar inteira ou parcialmente as contas, balanços e relatorios dos Directores e Contadores; resolver sobre qualquer recommendação dos Directores relativamente a dividendos, e discutir na fórma deste Regulamento sobre negocios concernentes á Companhia.

Art. 53. Depois de haver a assembleáa geral determinado por uma resolução especial algum augmento de capital, as reuniões ou quaesquer outras assembleás geraes poderão resolver sobre recommendação da Directoria acerca do limite, em que deve ser effectuado o augmento pela emissão de novas acções; as condições com que o capital será assim augmentado; o tempo e os termos em que isso se fará, e em que devem ser emitidas as novas acções, e qual o premio destas (se o houver).

Art. 54. Qualquer assembleáa geral estabelecendo as condições com que serão emitidas novas acções poderá ordenar, sobre recommendação da Directoria, que as novas acções sejam emitidas em uma ou diversas classes, privilegios, condições ou restricções especiaes com referencia ao dividendo, ou juro preferencial, garantido, fixado, fluctuante, ou outro qualquer.

Art. 55. Se, depois de autorizada a emissão de novas acções pela assembleia geral, não forem todas ellas emitidas nessa conformidade, quaesquer reuniões geraes podem, sobre recommendação da Directoria, e por uma resolução especial, determinar que as novas acções não emitidas, não o sejam, mas que sejam cancelladas; ou ordenar qualquer alteração das condições com que as novas acções não emitidas, o sejam; ou dar privilegios especiaes, ou restricções affectas ás ditas novas acções não emitidas.

Art. 56. A Companhia em assembleia geral, sobre recommendação da Directoria, e por uma resolução especial, póde alterar e formular novas disposições em lugar ou em additamento a quaesquer Regulamentos da Companhia, comprehendidos ou não nos presentes artigos.

Art. 57. A faculdade que tem as assembleias geraes de, por uma resolução especial, alterar ou confeccionar disposições novas em substituição ou additamento a quaesquer alterações destes artigos; exceptuando-se os Regulamentos da Companhia, que regem a igualdade proporcionada da responsabilidade limitada dos accionistas, e de seus interesses nos lucros da Companhia, o qual Regulamento exceptuado será por isso considerado como o unico fundamental, e inalteravel; mas a Companhia será obrigada por todas as suas resoluções especiaes, em virtude das quaes forem emitidas quaesquer acções com privilegios especiaes, e todos os novos Regulamentos serão effectivos nesta conformidade.

Art. 58. As consecutivas assembleias geraes extraordinarias convocadas dentro de 3 mezes, sobre recommendação da Directoria, e por uma resolução passada por quatro quintos pelo menos do numero e valor dos votos dos accionistas, que votam na primeira reunião, e por 3/4 pelo menos dos votos dos accionistas que votam na 2ª reunião, podem resolver sobre a dissolução da Companhia, e sobre o tempo, modo, termos, e condições, com que terá lugar a dissolução.

Art. 59. Nenhuma dissolução, porém, terá lugar com prejuizo dos direitos do Governo.

CAPITULO X

Processo nas assembleias geraes

Art. 60. Em qualquer assembleia geral o Presidente dos Directores, ou em sua ausencia um Director presente, eleito pelos accionistas presentes, ou na ausencia de todos os Directores um accionista presente, eleito pelos outros accionistas presentes, occupará a cadeira.

Art. 61. Em cada reunião ordinaria, em que alguns dos Directores tiverem de retirar-se do exercicio, continuarão a servir até o encerramento da reunião, devendo então retirar-se, ainda que a reunião seja adiada.

Art. 62. O primeiro trabalho em uma assembleia geral, depois de occupada a cadeira, será a leitura da acta da reunião passada; e se a assembleia parecer que não foi assignada de conformidade com os estatutos, sel-o-ha, depois de corrigida, se fór necessario, pelo Presidente da assembleia, em que fór lida.

Art. 63. Salvas as excepções destes artigos, qualquer questão

que tenha de ser decidida pela assemblea geral, quando o não for unanimemente, sel-o-ha pela simples maioria dos accionistas presentes, e pelo levantamento das mãos, se não for preciso, proceder-se a escrutinio.

Art. 64. Toda a resolução especial é qualquer questão, que por estes artigos devam ser decididas por outra forma, que não por simples maioria dos accionistas presentes á assemblea geral, sel-o-hão por escrutinio.

Art. 65. Em todas as questões que têm de ser decididas por simples maioria dos accionistas presentes á assemblea geral, qualquer accionista presente, e competentemente qualificado, tem o direito de dar o seu voto.

Art. 66. Em qualquer assemblea geral, se dous accionistas pelo menos não pedirem escrutinio, ou uma resolução immediata á declaração feita pelo Presidente do resultado da votação por meio das mãos; e tambem se antes do encerramento ou adiamento da assemblea cinco accionistas pelo menos, representando 250 accções não assignarem uma requisição escripta e entregarem ao Presidente, ou ao Secretario, a declaração do Presidente de que a resolução passou, e o registro para esse fim nas minutas dos processos da reunião, serão sufficiente evidencia do facto assim declarado sem prova do numero ou proporção dos votos dados pró ou contra a resolução.

Art. 67. Se um escrutinio for devidamente requerido em assemblea geral, proceder-se-ha a elle pelo modo, no lugar, immediatamente, ou no tempo dentro de sete dias, que o Presidente determinar; e o seu resultado será considerado como resolução da assemblea geral, em que a elle se procedeu.

CAPITULO XI

Votação nas assembleas geraes

Art. 68. Nas questões que houverem de ser decididas por escrutinio, cada accionista presente por si, ou por procuração e qualificado para votar na forma deste Regulamento, terá um voto por cada accção até 5 possuidas, por elle, e mais um voto adicional por cada 5 accções que possua além das 5 primeiras.

Art. 69. Se mais de um individuo for possuidor de uma só accção, aquelle cujo nome figura em primeiro lugar no registro dos accionistas como um dos possuidores da accção, e nenhum outro, terá o direito de votar a respeito dessa accção.

Art. 70. Sempre que um individuo, parente, tutor, commissario, marido, testamentario, ou administrador respectivamente de um accionista menor, alienado, idiota, mulher ou fallecido, quizer votar, a respeito de sua accção, o mesmo individuo, conformando-se com o disposto no presente Regulamento, se poderá tornar acccionista a respeito da accção, e poderá votar.

Art. 71. O accionista pessoalmente presente em uma assemblea geral poderá abster-se de votar em qualquer questão, não sendo por essa renuncia considerado ausente da assemblea.

Art. 72. Um accionista póde nomear outro seu procurador para votar em algum escrutinio.

Art. 73. O instrumento de procuração devera ser redigido na

fôrma seguinte, assignado pelo constituinte e depositado no escriptorio. 48 horas pelo menos antes do dia da reunião da assemblea geral; em cujas actas será registrado e archivado com os documentos da Companhia; será registrado e archivado com os documentos da Companhia; será porém apresentado sobre requisição razoavel, á custa (se houver despeza) do accionista ou de seu procurador.

Art. 74. A fôrma do instrumento de procuração será a seguinte: "Eu (A. B.) accionista da Companhia Limitada de Estrada de Ferro do S. Paulo, nomeio por este acto (C. D.), accionista tambem da mesma Companhia, para me representar como meu procurador na assemblea geral, no dia.....de.....de 186, ou em qualquer outro dia para o qual fôr adiada, ou (se o accionista não residir no Reino Unido) em cada assemblea geral. E por ser verdade assigno o presente em.....de.....do anno de N. S. de 186 Assignado (A. B.).

Art. 75. O individuo que occupar a cadeira de Presidente em uma assemblea geral, no caso de igualdade de votos por escrutinio, ou por outra maneira, terá um voto de qualidade.

CAPITULO XII

Actas das assembleas geraes

Art. 76. Cada assentamento no livro das actas das assembleas geraes, que tenha de ahí ser lançado, e assignado, na fôrma dos estatutos ou do presente Regulamento, será julgado, na falta de prova em contrario, como documento authenticico, e como acto original da Companhia; e em todo o caso a prova do contrario fica inteiramente a cargo do individuo que contestar o assentamento.

CAPITULO XIII

Directores

Art. 77. O Ministro brasileiro acreditado na Corte de S. M. Britannica será Director *ex-officio* além dos outros Directores; e além das prerogativas especiaes que lhe confere a concessão, terá todas as faculdades, privilegios, e indemnidades de um Director.

Art. 78. O numero dos Directores, além do Director *ex-officio*, será fixado por uma resolução especial, porém não deverá exceder a 7, nem ser menor de 5, além do Director *ex-officio*.

Art. 79. Cada Director, excepto o Director *ex-officio*, deverá possuir pelo menos 100 accões de sua inteira propriedade.

Art. 80. Os primeiros Directores continuarão no exercicio de suas funcções até a época em que hajam de se retirar, segundo este Regulamento.

Art. 81. Na primeira assemblea ordinaria do anno seguinte á conclusão e abertura da estrada de ferro de Santos a Jundiaby, e na primeira assemblea ordinaria de cada anno subsequente, a terça parte dos Directores, menos o Director *ex-officio*, se retirará do serviço, e a assemblea geral escolherá para substituil-os igual numero de accionistas qualificados.

Art. 82. Se todavia o numero dos Directores, menos o Director *ex-officio*, não fôr divisivel por tres, o numero dos que se deverão retirar, e ser substituidos na primeira assemblea ordinaria do anno

será tal (determinado pelo terço dos Directores), que o seu numero total se haja de retirar em tres annos.

Art. 83. O turno por que se hão de retirar os primeiros e presentes Directores será determinado entre si em uma reunião, que deverá ter lugar antes da conclusão e abertura da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, por accôrdo, e, na falta de accôrdo, por sorte.

Art. 84. Se depois desta reunião apparecer duvida sobre o turno de retirada de algum Director, será ella resolvida pela Directoria.

Art. 85. O Director que se retirou, se qualificado, poderá ser reeleito.

Art. 86. O accionista que não fôr um Director retirado, não será qualificado para ser eleito Director, se no periodo de doze dias ao menos, ou dous mezes ao mais, antes da eleição dos Directores, não entregar ao Secretario, ou deixar no escriptorio declaração escripta de que deseja ser eleito Director.

Art. 87. Não poderá ser Director o individuo que occupar emprego na Companhia (excepto de Banqueiro) ou que seja interessado directa, ou indirectamente em algum contracto com a mesma (mas só em contracto) relativamente a emprestimos de dinheiro a ella.

Art. 88. Sempre que na primeira reunião ordinaria se deixar de eleger Directores para substituir os que se retirarem, a reunião ficará adiada para o dia seguinte no mesmo lugar e hora marcados para a reunião adiada; e se na nova reunião se não escolher o numero necessario de Directores, os que tem de se retirar continuarão a servir até a primeira reunião ordinaria do anno seguinte.

Art. 89. Cada Director deixará vago o seu lugar logo que não possua 100 acções de sua inteira propriedade, ou deixando de pagar por 28 dias a chamada por cada uma das 100 acções, que o qualificam para o lugar que occupa, quebrando, ou tornando-se insolvente, suspendendo seus pagamentos, fazendo composição com seus credores, sendo declarado alienado, aceitando emprego (menos os de Director e Banqueiro) ou serviço na Companhia, interessando-se directa ou indirectamente em qualquer contracto com a Companhia, menos em contractos relativos a emprestimos feitos á mesma Companhia.

Art. 90. Um Director pôde em qualquer tempo participar por escripto o seu desejo de se retirar, dirigindo-se ao Presidente dos Directores, ou ao Secretario, ou deixando a participação no escriptorio; e só depois de aceita a sua demissão, ficará vago o seu lugar.

Art. 91. Qualquer vaga eventual no lugar de um Director será preenchida pelos Directores, que nomearão um accionista qualificado, o qual substituirá a todos os respeitoes o seu predecessor.

CAPITULO XIV

Directoria

Art. 92. A Directoria se reunirá no escriptorio quando os Directores o julgarem conveniente.

Art. 93. A reunião será communicada ao Director *ex-officio*, que será convidado para assistir a ella.

Art. 94. O Director *ex-officio*, ou dous Directores poderão em qualquer tempo convocar a Directoria, avisando aos outros Directores com antecedencia de dous dias ao menos.

Art. 95. No caso em que o Director *ex-officio*, não assista á reunião, poderá nomear por escripto um Delegado que a ella assista como seu representante, e que nessa occasião será considerado Director *ex-officio*.

Art. 96. O representante entregará á Directoria o acto de sua nomeação, para ser guardado entre os documentos da Companhia; este acto será registrado nas actas da Directoria.

Art. 97. Bastarão tres Directores para constituir a Directoria.

Art. 98. Na primeira reunião depois da data destes artigos, e na primeira reunião depois de cada eleição annual de Directores, e bem assim em cada vaga do lugar de Presidente dos Directores, a Directoria elegerá um dos seus membros, com exclusão do Director *ex-officio*, para seu Presidente até a eleição de seu successor.

Art. 99. Na ausencia do Presidente a Directoria nomeará quem o substitua temporariamente.

Art. 100. O processo da Directoria será regulado na fórma das ordens vigentes, e nos casos imprevistos conforme a Directoria julgar conveniente.

Art. 101. Todas as questões serão resolvidas por maioria de votos dos Directores presentes.

Art. 102. No caso de igualdade de votos na Directoria, o Presidente terá um segundo voto, ou voto de qualidade.

Art. 103. Nenhum Director poderá votar em questões em que tenha outro interesse além do commum a todos os accionistas em geral.

Art. 104. As actas de cada sessão e o comparecimento dos Directores a ellas serão logo lançados em um livro *ad-hoc*, e assignadas pelo Presidente, ou na sua falta ou impedimento por qualquer Director presente e serão lidas na seguinte reunião geral.

Art. 105. Estas actas assim registradas e assignadas, não havendo prova de erro, serão consideradas como authenticas.

Art. 106. Cada reunião póde ser adiada para o tempo e lugar que forem determinados pelos Directores presentes.

Art. 107. A Directoria póde nomear as Commissões dentre seus membros, que julgar convenientes, demittir desse cargo qualquer deiles, e regular seus deveres e processo.

Art. 108. O Director *ex-officio* será tambem *ex-officio* membro de cada Commissão.

Art. 109. A reunião de cada Commissão será communicada ao Director *ex-officio* para a ella assistir.

CAPITULO XV

Atribuições e deveres dos Directores

Art. 110. A Directoria, além de suas outras attribuições, terá plenos poderes a respeito dos seguintes objectos, e os exercerá quando fór necessario.

1º. Fazer qualquer ajuste com o Governo, e com o Governo Provincial de S. Paulo respectivamente para augmentar o capital, e obter a garantia de juro sobre a importancia desse augmento.

2º. Adoptar total ou parcialmente, modificando ou não quaesquer contractos provisorios ou preliminares, ajustes já feitos para quaesquer dos fins da Companhia, e celebrar quaesquer contractos formaes ou ajustes mais detalhados para levar a effeito total ou parcialmente, com modificações ou sem ellas, quaesquer contractos ou ajustes preliminares ou provisorios.

3º. Celebrar contractos para a construcção, ou serviço da estrada de ferro, ou para o fornecimento dos fundos necessarios para proseguir com actividade nas obras, ou seja especificada em orçamento ou não.

4º. Celebrar e levar a effeito quaesquer ajustes, contractos ou convenções para a compra de terrenos, e para o fornecimento de materiaes, trabalho, accessorio, trem rodante, e outros objectos.

5º. Concluir com o Governo e com o Governo Provincial de S. Paulo, e com outras Companhias ou pessoas os contractos e ajustes relativos ao trafego da estrada de ferro, que a Directoria julgar vantajosos aos interesses da Companhia.

6º. Vender ou dispôr dos terrenos e objectos superfluos da Companhia.

7º. Ter a direcção geral e gerencia dos negocios da Companhia.

8º. Nomear e demittir o Secretario, Superintendente, Caixeiros, Agentes e serventes da Companhia; determinar seus deveres e salarios, e bem assim as garantias que delles se devem exigir respectivamente.

9º. Nomear e demittir os Advogados e Banqueiros.

10. Convocar assembléas geraes.

11. Instaurar, dirigir, defender, proseguir e abandonar processos legaes pró e contra a Companhia e seus agentes, relativamente aos negocios da mesma Companhia.

12. Comprar, alugar ou construir, como e quando fôr julgado vantajoso, edificios para o serviço dos negocios da Companhia, vendel-os ou dispôr delles de qualquer maneira.

13. Comprar, prover ou fretar navios para quaesquer fins da Companhia.

14. Segurar contra perdas, damnos, fogo, riscos maritimos, ou outros, as propriedades da Companhia que se podem segurar.

15. Estipular contractos para a Companhia e contrahir por parte della as dividas e obrigações necessarias para tratar dos negocios da mesma Companhia.

16. Passar e dar recibos, quitações e outros iguaes titulos por dinheiros pagaveis á Companhia e em virtude de demandas ou reclamações por ella feitas.

17. Entrar em composição acerca de qualquer divida activa, reclamação e demanda da Companhia.

18. Sujeitar a arbitramento quaesquer reclamações e demandas pró e contra a Companhia, e bem assim executar e observar as respectivas decisões dos arbitros.

19. Proceder por parte da Companhia contra os bancarroteiros e insolventes.

20. Empregar e investir o capital já pago e outros dinheiros recebidos pela Companhia naquelles seguros autorizados por este Regulamento, e que forem da approvação dos Directores.

21. Ter a seu cargo as contas de recibos, creditos, pagamentos, obrigações, lucros, perdas propriedades, reclamações e demandas da Companhia.

22. Encerrar as contas até 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno.

23. Cuidar em que as contas sejam devidamente examinadas de 6 em 6 mezes na forma deste Regulamento.

24. Apresentar em cada assembléa ordinaria um relatório completo dos negocios e estado da Companhia, dando os pormenores necessários para explicar as contas.

25. Determinar os depositos que devem ser feitos sobre as acções, e fazer as chamadas dos accionistas.

26. Aceitar pagamentos de chamadas adiantadas, e determinar as condições mediante as quaes taes pagamentos serão aceitos.

27. Recommendar á approvação das assembléas geraes as materias que devem ser determinadas por meio de resolução especial.

28. Ter a seu cargo o registro dos accionistas e das transferencias.

29. Autorisar o emprego do sello, devendo porém cada acto que fór revestido do sello ser assignado por um dos Directores pelo menos e rubricado pelo Secretario, ou pelo seu substituto approvado pela Directoria.

30. Cuidar na guarda do sello.

31. Dar todas as providencias necessarias para a execução dos estatutos.

32. Fiscalisar, dirigir e regular a todos os respeitoes os negocios da Companhia, salvas as disposições do presente Regulamento.

33. O Director *ex-officio* poderá examinar, quando lhe approvar, todos os livros e papeis da Companhia, e poderá requisitar cópias das minutas da Directoria, e das Commissões, e quaesquer outros documentos, que serão tirados e enviados pelo Secretario.

34. O Director *ex-officio* terá direito de nomear pessoas habilitadas para examinar e informar sobre a estrada de ferro e trem rodante da Companhia feito na Inglaterra, e para esse fim será avisado em tempo para poder mandar examinar estes objectos antes que sejam exportados.

Art. 111. Os Directores terão plenos poderes para delegar á pessoa de sua escolha aquellas de suas attribuições que julgarem dever delegar a bem dos interesses da Companhia, especialmente ácerca de qualquer negocio da Companhia no Brasil, durando taes delegações pelo tempo, com as restricções nos termos e condições que a Directoria julgar convenientes.

Art. 112. Além destas attribuições e deveres os Directores exercerão e executarão todos aquelles que directa ou virtualmente lhes são conferidos, e impostos pelos estatutos, pelos referidos decretos e concessão e pelo presente Regulamento.

Art. 113. Depois de examinadas e approvadas em assemblea geral as contas dos Directores, serão decisivas, salvo se no prazo de dous mezes da data de sua approvação se reconhecer que contém erros.

Art. 114. Sempre que se descobrirem taes erros, dentro do mencionado periodo, serão immediatamente emendados, e dahi em diante as contas serão definitivas.

Art. 115. Qualquer acto emanado da autoridade da Directoria, ou de qualquer pessoa que funcione como Director, ou de qualquer pessoa delegada pela Directoria, ainda que posteriormente se descubra algum defeito na nomeação, ou na qualificação de qualquer dos Directores, ou na delegação dos poderes, será tão valido como se todos os Directores fossem devidamente approvados e qualificados, e os poderes devidamente delegados.

Art. 116. A remuneração dos Directores será fixada pela Companhia, porém até a segunda reunião ordinaria da assemblea depois da conclusão da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy e da sua abertura ao trafego, essa remuneração será de £ 4.000 annuaes.

Art. 117. A remuneração dos Directores será dividida entre si conforme a Directoria julgar conveniente.

CAPITULO XVI

Contadores

Art. 118. O Director *ex-officio*, para os fins mencionados na concessão, terá plenos poderes para nomear um Delegado para examinar as contas, e os livros de escripturação da Companhia.

Art. 119. A primeira assemblea ordinaria de cada anno nomeará dous Contadores para o anno seguinte.

Art. 120. Seu salario, ou outra remuneração (se a houver), será fixada pela assemblea.

Art. 121. Os Contadores examinarão as contas da Companhia na fórma do presente Regulamento.

Art. 122. Qualquer vaga eventual no lugar de Contador será preenchida por uma assemblea extraordinaria convocada para esse fim.

Art. 123. Durante estas vagas o Contador de serviço exercerá as funções dos Contadores.

Art. 124. Vinte um dias ao menos antes da reunião de cada assemblea ordinaria, os Directores entregarão aos Contadores o balanço, e as contas semestraes que devem ser apresentadas á assemblea; e os Contadores deverão recebê-las e examinal-as.

Art. 125. Dez dias depois da recepção do balanço e das contas, ou os Contadores as confirmarão e apresentarão o respectivo relatório, ou se não julgarem conveniente confirmal-as, as entregarão com o balanço aos Directores, acompanhadas de um relatório especial.

Art. 126. Sete dias antes de cada reunião ordinaria da assemblea os Directores enviarão a cada accionista residente na Grã-Bretanha ou Irlanda, uma cópia impressa do balanço, das contas examinadas, e do respectivo relatório dos Contadores.

Art. 127. Em cada assembléa ordinária se fará a leitura dos relatorios dos Contadores e dos Directores.

Art. 128. Durante todo o anno e a qualquer hora conveniente do dia o Delegado do Director *ex-officio* e os Contadores, e cada um delles especialmente, poderão inspecção os livros de registro da Companhia, com assistencia de empregados, e com as facilidades que elles razoavelmente exigirem.

Art. 129. A assembléa geral poderá por uma resolução especial determinar que as contas e balanço sejam examinados e informados por uma Commissão de Accionistas nomeada pela mesma assembléa com assistencia dos Contadores, e outros empregados que a Commissão julgar necessarios.

CAPITULO XVII

Secretario

Art. 130. O Secretario guardará os documentos, livros e papeis (menos os de seguro) da Companhia, franqueando a inspecção exigida pelos estatutos, entre as 11 horas da manhã até ás 3 depois do meio dia, a cada accionista que assignar o seu nome em um livro destinado para esse fim.

Art. 131. Para o sello em todos os documentos do processo e na presença de dous Directores, precedendo autorisação da Directoria, sellará todos os actos que careçam ser sellados, rubricará todos esses actos, e todas as letras sobre os Banqueiros.

Art. 132. Receberá e levará ao conhecimento da Directoria todas as demissões, requisições para convocação da assembléa e qualquer outro objecto, que deva ser submettido á consideração dos Directores.

Art. 133. Participará as reuniões da assembléa, as chamadas, e dividendos, e qualquer outra noticia que tenha de ser communiada aos accionistas pelos Directores.

Art. 134. Registrará as minutas das actas de todas as assembléas geraes, e Directoria, e hem assim o comparecimento dos Directores a ellas.

Art. 135. Cumprirá as obrigações que forem marcadas pelos Directores em relação aos negocios da Companhia.

Art. 136. Os Directores poderão em qualquer tempo nomear um Secretario interino na ausencia do effectivo; e esse substituto para os fins do presente Regulamento será considerado como Secretario.

CAPITULO XVIII

Superintendente

Art. 137. A Directoria nomeará um Superintendente no Brasil para alli administrar os negocios da Companhia, representar a Directoria e communicar directamente com o Governo e com o Governo Provincial de S. Paulo e outras autoridades; e determinar o seu salario, hem como a garantia que delle se deverá exigir por segurança das quantias que tenha de receber, da fiel execução dos deveres do seu encargo.

Art. 138. O Superintendente poderá em qualquer tempo ser demittido pela Directoria; e deverá obedecer-lhe e executar as suas ordens e instrucções.

Art. 139. Remetterá á Directoria nas épocas por ella marca-
das relatorios do estado das obras e dos acontecimentos que se referem á Companhia; e pôr-se-ha em communicação com o Governo e com as autoridades locais afim de remover qualquer difficuldade e solicitar a sua cooperação e intervenção, quando fór necessaria para facilitar as operações da Companhia; assistirá aos contractadores nos ajustes que tiverem de fazer com trabalhadores brasileiros ou outros, e para que possam obter e importar livres de direitos os materiaes necessarios; participará aos accionistas residentes no Brasil, na devida forma, pelas folhas publicas, quando e como deverão ser pagas as chamadas por suas acções; executará finalmente os outros deveres que lhe forem incumbidos pela Directoria.

CAPITULO XIX

Officiaes

Art. 140. Os Directores, Contadores, Superintendente, Secretarios e outros officiaes serão indemnizados, pela Companhia, das perdas e despezas, que tiverem no desempenho de suas respectivas obrigações, salvo aquellas occasionadas por sua propria deliberação ou falta.

Art. 141. Nenhum Official ficará responsavel por outro por se acharem juntos seus nomes em qualquer recibo, ou acto para conformidade, ou por qualquer perda ou despeza da Companhia, a menos que não seja occasionada por sua propria deliberação ou falta.

Art. 142. A conta de cada Official, salvas as disposições do presente Regulamento, pôde ser ajustada, admittida, ou rejeitada total ou parcialmente pela Directoria.

Art. 143. O Official que se tornar bancarroteiro, insolvente ou que fizer publica composição com os seus credores, ficará *ipso facto* inhabilitado para exercer as suas funcções, e deixará de ser Official.

Art. 144. Emquanto se não fizer menção da sua inhabilitação nas minutas dos Directores, os seus actos no exercicio das suas funcções terão o mesmo vigor, como se fossem feitos por um Official habilitado.

CAPITULO XX

Acções

Art. 145. As acções serão indivisiveis.

Art. 146. A Companhia não será obrigada e nem reconhece qualquer contingente futuro, ou interesse parcial em uma acção, ou outro direito qualquer a respeito de uma acção, a não ser o absoluto direito que a ella tem a pessoa, que figura nos registros como seu possuidor, salvo tambem o respectivo direito que na fórma do presente Regulamento tem qualquer parente, tutor, commissario, marido, testamentario, administrador, ou administradores de um

fallido ou insolvente, para se tornarem accionistas, ou transferir acções.

CAPITULO XXI

Accionistas

Art. 147. Ninguém será considerado possuidor de uma acção se não tiver assignado o memorandum da associação da Companhia, ou copia impressa delle, ou estes artigos de associação, ou copia impressa delles, ou se não tiver acceitado, ou consentido em acceitar a acção, por escripto de sua mão entregue ao Secretario, ou deixado no escriptorio para ser guardado com os documentos da Companhia.

Art. 148. Ninguém será registrado como cessionario de uma acção enquanto não deixar o instrumento de transferencia da acção, feito na fórma dos estatutos no escriptorio para ser archivado com os documentos da Companhia, mas que será apresentado no caso de justa exigencia, e á custa do cedente ou do cessionario, se houver despeza, ou dos seus respectivos representantes; porém, se em algum caso os Directores julgarem que não he preciso insistir nesta formalidade poderão dispensal-a.

Art. 149. O registro dos accionistas ficará a cargo do Secretario, ou de outro Official nomeado pela Directoria.

Art. 150. Cada participação a um accionista bastará ser assignada pelo Secretario, e enviada pelo correio ou por outro meio á direcção dos accionistas, consignada no registro: e se elle estiver ausente, ou tiver fallecido, conheça ou não a Companhia o facto, a participação assim feita será julgada sufficiente para os fins do presente Regulamento em relação ao accionista, herdeiros, testamenteiros e administradores, e a cada um delles individualmente.

Art. 151. Se varias pessoas possuirem juntamente uma acção, o recibo de alguma dellas servirá de quitação valida em relação ao juro ou dividendo que se haja de pagar por ella.

CAPITULO XXII

Certidões

Art. 152. As certidões de acções serão selladas e assignadas pelo Secretario.

Art. 153. Cada accionista terá direito a uma certidão para cada acção, especificando o numero das acções e das entradas pagas.

Art. 154. Se inutilisar-se ou perder-se alguma certidão, poderá ser renovada, á vista de provas que satisfaçam os Directores, e, na falta dessas provas, mediante a indemnidade que os Directores julgarem conveniente; e nas minutas das actas far-se-ha menção dessas provas, ou indemnidade.

Art. 155. Os accionistas terão direito a receber gratuitamente as certidões originaes, porém em qualquer outro caso pagarão 1 shilling á Companhia por cada certidão.

Art. 156. As certidões de 100 acções qualificando cada Director para o logar serão depositadas nas mãos do Secretario, e archivadas com os documentos da Companhia.

CAPITULO XXIII

Chamadas

Art. 157. As chamadas para as acções serão feitas á discrição dos Directores, e nos tempos e pelas quantias que julgarem convenientes.

Art. 158. A chamada será considerada como feita, quando a resolução que a autorisa fôr approvada pela Directoria.

Art. 159. As chamadas serão pagas ás pessoas e nos lugares designados pelos Directores.

Art. 160. Os co-possuidores de uma acção ficarão responsáveis tanto em separado como conjunctamente pelo pagamento das respectivas chamadas.

Art. 161. Sempre que fôr feita alguma chamada, será annunciado o tempo e os lugares do pagamento com precedencia de um mez pelo menos por annuncios inseridos ao menos duas vezes nas folhas diarias; e quanto aos accionistas residentes no Brasil serão avisados por annuncios publicados duas vezes ao menos nos jornaes officiaes do Rio de Janeiro e de S. Paulo, e em uma folha de cada uma destas duas cidades.

Art. 162. Passados 28 dias sem que se realise o pagamento da chamada de qualquer acção, os Directores poderão accionar o accionista remisso pela quantia que deixou de pagar, exigindo 10 % por anno desde o dia marcado para o pagamento, empregando os meios legaes tanto no Reino Unido, como no Brasil, ou em outra qualquer parte.

Art. 163. O accionista que não tiver pago a respectiva chamada não poderá votar, nem exercer nenhum dos privilegios que lhe confere a acção.

CAPITULO XXIV

Dividendos

Art. 164. Os dividendos das acções serão declarados pelas assembléas ordinarias, e (salvo ajuste contrario com o Governo), serão tirados dos beneficios liquidados da Companhia, e (sem prejuizo de qualquer dividendo privilegiado ou garantido) nenhum dividendo poderá exceder a quantia recommendada á assembléa pela Directoria.

Art. 165. Cada dividendo, logo depois de declarado, será pago aos accionistas que no registro figurarão como residindo no Reino Unido por *cheques* sobre os Banqueiros, que serão entregues ou enviados pelos Directores ou accionistas; e áquelles que residirem fóra do Reino Unido os Directores farão estas remessas de maneira que se evitem as demoras na recepção.

Art. 166. Se algum accionista fôr devedor á Companhia, o dividendo ou parte sufficiente d'elle será applicado pela Companhia ao pagamento da divida.

Art. 167. A Companhia terá uma primeira e permanente garantia legal ou equitativa sobre cada acção de cada individuo que a possuir, ou de um dos co-possuidores, pelas quantias que possa

dever á Companhia, pessoal ou solidariamente com outros, seja ou não accionista, pelo tempo em que elle figura nos registros como possuidor ou um dos possuidores da acção.

Art. 168. Os dividendos das acções que não tiverem um proprietario legal e inscripto no registro, habilitado para exigir o pagamento delles, ficará suspenso até que alguém seja inscripto no registro como possuidor da acção.

Os dividendos não pagos nunca produzirão juros contra a Companhia.

CAPITULO XXV

Transferencia de acções

Art. 169. As transferencias de acções só poderão ser feitas na forma dos estatutos.

Art. 170. O registro da transferencia ficará a cargo do Secretario, ou de outro qualquer Official nomeado pela Directoria.

Art. 171. O registro das transferencias será encerrado durante os ultimos 10 dias que precederem cada assembléa ordinaria.

Art. 172. O parente, tutor, commissario, marido, testamenteiro, ou administrador de um accionista menor, alienado, mulher, idiota ou fallecido, não será accionista nesta qualidade, porém poderá transferir qualquer acção do accionista menor, alienado, idiota, ou fallecido, ou tornar-se accionista nesta qualidade, depois de ter apresentado aos Directores prova de seu titulo, que razoavelmente os satisfaça, e desta prova se fará menção nas respectivas actas.

Art. 173. O Administrador de accionista fallido, ou insolvente, não será accionista nesta qualidade, porém poderá transferir qualquer acção do fallido, ou insolvente, depois de apresentar aos Directores provas de seus titulos que razoavelmente os satisfaça, e desta prova far-se-ha menção nas respectivas actas.

Art. 174. Os Directores podem recusar-se a mandar registrar a transferencia de acções feita por accionistas devedores á Companhia.

CAPITULO XXVI

Perda de acções

Art. 175. As acções que não forem pagas dentro de 48 dias depois de uma chamada, ficarão perdidas para o accionista em beneficio da Companhia.

Art. 176. Se um individuo, habilitado para pretender uma acção não se tiver habilitado na forma do presente Regulamento para ser inscripto no registro como possuidor da acção, deixar de o fazer por 6 mezes depois de ter sido para isso intimado pelos Directores, logo depois da expiração desse prazo os mesmos Directores declararão que a acção de que se trata fica perdida em beneficio da Companhia.

Art. 177. Se algum accionista intentar, ou ameaçar directa ou indirectamente intentar algum processo legal, ou de equidade contra a Companhia ou contra os Directores, ou qualquer delles individualmente na qualidade de Director, ainda que esteja pendente o

processo, os Directores, precedendo sanção de uma resolução especial, podem declarar que as suas acções ficam confiscadas em benefício da Companhia; neste caso, porém, a Companhia lhe pagará, no prazo de 14 dias depois da confiscação, o inteiro valor que tiverem na praça as acções no tempo da confiscação, e no caso de divergencia será este valor determinado por arbitramento.

Art. 178. A confiscação de uma acção traz a extinção ao tempo da confiscação, de qualquer interesse na mesma acção, assim como a perda do dinheiro já pago por ella, e de todos os juros ou dividendos com que se tenha augmentado, de todas as pretensões e exigencias contra a Companhia relativamente á acção, e de todos os direitos incidentes á acção, excepto aquelles expressamente salvaguardados no presente Regulamento.

Art. 179. A absoluta confiscação de uma acção, e do dinheiro já pago por ella, e dos juros ou dividendos com que se tenha augmentado, e de todas as pretensões e exigencias contra a Companhia a respeito da acção e de quaesquer outros direitos a ella incidentes, não expressamente salvaguardados por este Regulamento, serão a immediata consequencia da resolução da Directoria ao declarar a confiscação, fazendo-se menção nas actas sem que sejam necessarias outras formalidades.

O dinheiro já pago, bem como os juros e dividendos augmentados assim confiscados, tornar-se-hão, pelo simples facto da resolução da Directoria ao declarar a confiscação, e menção feita nas actas, absoluta propriedade da Companhia.

Art. 180. A perda de uma acção fica sujeita, sem prejuizo de qualquer pretensão ou demanda da Companhia, ao pagamento das chamadas atrazadas (se as houver) e ao juro das trazadas, assim como ás outras pretensões e demandas da Companhia contra os possuidores da acção no tempo da confiscação, e ao direito da Companhia de empregar os meios judiciaes.

Art. 181. Porém a Companhia não empregará estes meios antes de, no tempo e da maneira que julgar conveniente, vender a acção confiscada, e se o seu producto liquido fôr inferior á importancia reclamada, só então pedirá em juizo a quantia que deixou de ser paga pelo producto liquido.

Art. 182. Fica ao arbitrio dos Directores, conforme julgarem mais vantajoso á Companhia, vender as acções confiscadas, dispôr dellas ou extinguil-as absolutamente, salvo o caso em que a venda fôr expressamente determinada pelo presente Regulamento.

Art. 183. Em qualquer tempo nos doze mezes depois da confiscação poderá esta ser perdoada pelos Directores a seu arbitrio, pagando os remissos as quantias devidas á Companhia e todas as despezas occasionadas pela falta de pagamento das mesmas quantias, mais a multa que os Directores julgarem conveniente; porém esta remissão não poderá ser exigida como um direito, e será sómente considerada como um favor.

Art. 184. A perda não prejudicará o direito a algum dividendo já declarado.

Art. 185. A venda e outras disposições relativas ás acções confiscadas poderão ser feitas pelos Directores no tempo e com as condições, que julgarem convenientes.

Art. 186. Uma certidão por escripto, sellada e assignada por

dois Directores, e rubricada pelo Secretario, declarando que a acção foi devidamente confiscada, será, em favor de qualquer individuo que em seguida pretenda ser possuidor da acção, prova sufficiente do facto assim certificado; e far-se-ha menção desta certidão nas actas da Directoria.

CAPITULO XXVII

Compra de acções para a Companhia

Art. 187. Qualquer acção pôde ser comprada pelos Directores, por conta da Companhia, a qualquer individuo que a queira vender e pelo preço que os Directores julgarem conveniente.

Art. 188. Sem a sancção da assembléa geral os Directores não poderão empregar para este fim parte alguma dos rendimentos da Companhia.

Art. 189. Poderão os Directores vender as acções assim compradas, dispôr dellas, ou absolutamente extinguil-as, conforme julgarem mais vantajoso á Companhia.

CAPITULO XXVIII

Dissolução da Companhia

Art. 190. A dissolução da Companhia pôde ser resolvida para quaesquer fins, quer seja para sua absoluta extincção, reorganisação ou modificação, quer para sua fusão com qualquer outra Companhia, ou para qualquer outro objecto.

Art. 191. A absoluta dissolução da Companhia, a não ser resolvida pelos tribunaes na fórma dos estatutos, não poderá ter lugar sem o consentimento do Governo, se ella tiver garantias do mesmo Governo, ou contractos ou outras obrigações que envolvam a sua responsabilidade para com elle.

Art. 192. A dissolução da Companhia terá lugar quando fór determinado, e na fórma do presente Regulamento e nos termos e condições nelle determinados; e excepto o caso de dissolução pelos tribunaes, será ella effectuada pela Directoria.

CAPITULO XXIX

Arbitramento

Art. 193. Em caso de contestação entre a Companhia ou os Directores, ou qualquer destes de um lado e qualquer dos accionistas seus herdeiros, testamentarios, administradores, ou curadores do outro lado, ou entre algum dos accionistas e seus herdeiros, testamentarios, administradores, ou curadores de um lado, e algum delles de outro lado, quer no tocante ao verdadeiro espirito ou redacção deste Regulamento, ou relativamente a qualquer cousa feita, ou omitida, ou que se deva fazer, ou omitir, em vista da execução do presente Regulamento, ou sobre os incidentes ou consequencias delle, ou quanto á violação, ou allegada violação de algum Regulamento da Companhia, ou por qualquer damno, ou pretensão em consequencia da mesma violação, ou allegada violação, ou a respeito das qualificações, privilegios, e deveres de algum dos accionistas,

seus herdeiros, testamenteiros, administradores ou liquidadores, ou por qualquer outro motivo relativo aos negocios da Companhia, a materia em questão será submettida a arbitramento.

Art. 194. Estes recursos serão dirigidos a dous individuos nomeados por cada um dos contendores, cumprindo aos Directores nomear o arbitro da Companhia, quando fôr necessario.

Art. 195. Se algum dos contendores deixar de nomear o seu arbitro 14 dias depois daquelle em que foi para isso requisitado pelo outro contendor, neste caso ambos os arbitros serão nomeados por aquelle que tiver feito a requisição.

Art. 196. Se os dous arbitros nos 30 dias seguintes áquella em que lhes foi submettida a questão, não concordarem na maneira por que deve ser decidida, neste caso será submettida á decisão de um terceiro individuo imparcial, que os dous arbitros deverão nomear antes de entrarem no exame da questão; ou se o não fizerem dez dias depois da sua nomeação será a questão submettida á decisão de um individuo imparcial, que será nomeado pelo Director *ex-officio* terceiro arbitro, ou, se elle fôr interessado, pelo Tribunal do Commercio, sobre requisição dos contendores.

Art. 197. A sentença dos dous arbitros, ou do terceiro, se houver lugar, sendo por elles escripta, e prompta para ser communicada aos contendores no prazo de 30 dias desde que a questão foi submettida aos arbitros; ou, se houver lugar, ao terceiro arbitro, será obrigatoria e conclusente para todos os interessados; e logo serão feitos, omitidos, e supportados os actos e cousas exigidas pela mesma sentença.

Art. 198. Os arbitros e o terceiro arbitro terão plenos poderes para lavrar, se assim julgarem conveniente, varias sentenças, em lugar de uma só, e cada uma dellas, posto que não resolva toda a questão, será conclusente em toda a sua extensão, e como se a parte resolvida fosse toda a questão submettida ao arbitramento.

Art. 199. Os arbitros e o terceiro arbitro terão plenos poderes para proceder na ausencia de ambos os contendores, ou de qualquer delles, quando lhes tenham communicado ser essa a sua intenção.

Art. 200. Os arbitros ou o terceiro arbitro terão plenos poderes para inspecionar os livros e contas da Companhia em relação ao objecto em questão, e para interrogar sobre juramento, affirmação, ou declaração legal em lugar de juramento, os contendores, seus agentes, serventes e testemunhas, se assim o julgarem conveniente.

Art. 201. O terceiro arbitro terá pleno poder, por escripto de suas mãos, para dilatar o periodo de 30 dias, dentro dos quaes deve proferir a sua sentença, e se estiver lavrada e prompta para ser communicada, como fica dito, dentro do periodo dilatado, será obrigatoria e conducente, como se fosse feita dentro dos 30 dias.

Art. 202. As custas do arbitramento e da sentença serão pagas como fôr determinado pelos dous arbitros e pelo terceiro respectivamente.

Art. 203. O arbitramento estabelecido neste Regulamento poderá em qualquer tempo servir de regra para qualquer Tribunal legal ou de equidade, sobre requisição de qualquer interessado, e o Tribunal terá pleno poder para remetter o negocio aos arbitros,

ou ao terceiro arbitro, com as direcções que o Tribunal julgar conveniente.

Art. 204. As clausulas do presente Regulamento ficam sujeitas para sua plena execução ás disposições da lei commum, do acto do processo de 1854, e de qualquer acto em vigor, que lhe seja applicavel.

J. Henry Reynell, de Castro, of 86, King Street Manchester.
Robert A. Heath, 34, Old Jewry.
Benj Cohen, New-court, St. Swithin's Lane.
Martin Ridley Smith, 4, Lombard Street.
John Samuel, 32, Park Lane.
M. B. Sampson, 13, Lombard Street.
Stephen Sleig, South-Norwood; Steph. Busk, 12, Pancras Lane.
Fredk de Lisle, Gresham House; M. S. Collings, 4, Gresham House.
Testemunha das assignaturas de Joseph Henry Reynell de Castro, Benjamin Cohen, John Samuel, Marmaduk Blak Sampson —
Stephen Sleigh, South-Norwood.
Testemunha de assignatura de Stephen Sleigh, Stephen Busk, Frederick Williams de Lisle, e Manger Smith Collings —
J. Bred Batten, Advogado, 32 Great George Street, Westminster.
Testemunha de assignatura de Robert Amadeus Beath e Martin Ridley Smith —
J. Brend Batten.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1067 — DE 28 DE JULHO DE 1860

Crêa uma nova Secretaria de Estado com a denominação de Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

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

Art. 1º. Fica creada uma nova Secretaria de Estado com a denominação de Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

§ 1º. O respectivo Ministro e Secretario de Estado terá as mesmas honras, privilegios e vencimentos de que gozam os actuaes Ministros.

§ 2º. Fica o Governo autorisado para distribuir pelos differentes Ministerios as attribuições que devam a cada um competir.

§ 3º. O Governo dará Regulamentos á referida Secretaria de Estado, empregando nella o pessoal necessario, tirado das diversas Secretarias de Estado, da Repartição Geral das Terras Publicas e da Directoria Geral dos Correios.

§ 4º. O numero de empregados das Secretarias de Estado não poderá exceder ao actualmente existente nellas e naquellas duas Repartições, nem a somma a despende em seus vencimentos poderá exceder a que ora se despende.

Art. 2º. Ficam revogadas as disposições em contrario.
João de Almeida Pereira Filho, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palaeio do Rio de Janeiro em vinte oito de

julho de mil oitocentos e sessenta, trigesimo nono da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João de Almeida Pereira Filho.

João Lustosa da Cunha Paranaguá.

LEI N. 1083 — DE 22 DE AGOSTO DE 1860

Contendo providencias sobre os Bancos de emissão, moço circulante e diversas Companhias e Sociedades

Dom Pedro Segundo, Por Graça de Deus e Unanime Aclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os nossos subditos que a Assembléa Geral Legislativa decretou e Nós queremos a Lei seguinte:

Art. 1º. Nenhum dos Bancos creados por Decreto do Poder Executivo poderá emittir sob a forma de notas ou bilhetes ao portador, quantia superior ao termo médio de sua emissão operada no decurso do primeiro semestre do corrente anno, emquanto não estiver habilitado para realizar em ouro o pagamento de suas notas, excepto se, além do fundo disponível ou de garantia e das outras condições estabelecidas nos respectivos estatutos, tiver em caixa parte do seu capital equivalente ao excesso do dito termo médio de emissão, e fór esta parte representada por moeda de ouro ou barras do mesmo metal do toque de vinte dous quilates, ou por barras de prata de onze dinheiros na relação fixada pelo art. 3º do Decreto n. 4721 de 5 de fevereiro de 1856, contanto que o valor destas não exceda á quarta parte do da moeda e barras de ouro.

Emquanto o Banco do Brasil não puder realizar tambem em ouro o pagamento das respectivas notas, só poderá o Governo conceder-lhe a faculdade de elevar a emissão além do duplo do fundo disponível, nos termos do art. 1º § 7º da Lei n. 683 de 5 de julho de 1853, e do art. 18 dos estatutos do mesmo Banco, quando tal concessão não lhe der o direito de emittir quantia superior ao termo médio da emissão, calculado por trimestres desde a sua installação até o que se tiver completado em março do corrente anno.

§ 1º. Se a emissão actual de qualquer Banco exceder os limites fixados no principio deste artigo, será elle obrigado a reduzi-la a esses limites, dentro do prazo que o Governo determinar, nunca maior que o de seis mezes.

§ 2º. Nenhum dos Bancos creados por Decretos do Poder Executivo poderá emittir ou manter na circulação notas, bilhetes e em geral escriptos que contenham promessa ou obrigação de valor recebido em deposito, ou de pagamento ao portador, de quantia inferior a cincoenta mil réis na Côrte e Provincia do Rio de Janeiro, e a vinte cinco mil réis nas outras Provincias.

Se dentro de seis mezes, contados da publicação desta Lei, o Banco do Brasil não se achar habilitado para realizar suas notas em ouro, não poderá dahi em diante conservar na circulação mais de vinte cinco por cento da sua emissão total, representados pelos

referidos bilhetes de quantia inferior a cincoenta mil réis na Corte, e vinte cinco mil réis nas Provincias.

O Governo marcará, na fórma do art. 5º da Lei n. 53 de 6 de outubro de 1835, um prazo razoavel, dentro do qual as notas ou bilhetes de taes valores deverão ser resgatados, ficando estes, desde que tiver começado o resgate ou substituição, isentos do imposto do sello respectivo. O abatimento ou valor total dos bilhetes ou notas, não resgatadas nos prazos fixados na fórma desta Lei, reverterá em beneficio dos estabelecimentos pios que o Governo designar.

§ 3º. Se no fim do prazo de um anno, contado da publicação desta Lei, os Bancos não se acharem ainda habilitados para trocar suas notas por moeda de ouro, o Governo fará restringir annualmente, emquanto não conseguirem este resultado, a somma das notas ou bilhetes em circulação, na proporção que marcará de accordo com os mesmos Bancos; não podendo esta ser no primeiro anno inferior a 3% nem superior a 5%, e nos annos seguintes inferior a 6% nem superior a 12% da dita somma, na qual não se incluirá a que os mesmos Bancos tiverem adicionalmente emitido em virtude da excepção de que trata o principio deste artigo.

§ 4º. Será permittido aos Bancos de circulação, que actualmente se acham creados por Decretos do Poder Executivo, substituir seus titulos de garantia pelos valores mencionados na parte 1ª deste artigo; e logo que suas notas forem convertiveis em moeda de ouro, á vontade do portador, poderão emittir na razão dupla dos referidos metaes ou moeda de ouro que effectivamente possuirem, dentro dos limites marcados nos seus estatutos, que por este facto ficarão desde logo alterados neste sentido.

§ 5º. Será considerado fallido o Banco de circulação que não satisfizer á vista e em moeda corrente, ou, verificadas as hypothesees do pagamento previstas pelo paragrapho antecedente, em moeda de ouro, á vontade do portador, a importancia de seu bilhete ou nota apresentada ao troco; e pelo tempo da mora o portador terá direito ao juro corrente. Nas mesmas penas incorrerão os Bancos que violarem as disposições dos §§ 1º, 2º, 3º e 4º deste artigo.

Provado o facto por protesto ou qualquer outro modo que produza fé, o juiz competente, a requerimento da parte, ou por denuncia do promotor publico ou de qualquer fiscal da Fazenda, ou *ex-officio*, procederá nos termos da Lei á abertura e declaração da fallencia.

§ 6º. As notas dos Bancos, no caso de fallencia, serão consideradas titulos de deposito, e como taes serão classificadas e graduadas.

§ 7º. Em cada um dos Bancos creados por Decretos do Poder Executivo haverá um fiscal da nomeação do Governo, ao qual competirá:

1º. Fiscalisar todas as operações do Banco e as deliberações de seu Conselho Administrativo, e da Assembléa Geral dos Accionistas, e suspender a execução das que forem contrarias aos estatutos e á presente Lei, dando immediatamente conta ao Governo para que este decida se devem ser ou não executadas.

2º. Assistir, quando julgar conveniente, ás sessões da Assembléa

Gerál dos Accionistas, ás do Conselho Administrativo e de suas Comissões, e dar parecer sobre qualquer materia sujeita á sua deliberação.

3º. Assistir ao recenseamento das caixas do Banco, e exigil-o quando julgar conveniente.

4º. Examinar a escripturação do Banco todas as vezes que fór a bem do interesse publico.

Este fiscal perceberá um honorario annual, que será fixado pelo Ministro da Fazenda, e pago pelo Banco.

§ 8º. Só poderão fazer parte dos dividendos dos Bancos e Sociedades Anonymas de qualquer natureza os lucros liquidos provenientes de operações effectivamente concluidas no respectivo semestre.

§ 9º. O Governo poderá promover o resgate do papel moeda, na fórma da Lei n. 401 de 11 de setembro de 1846, sem prejuizo das disposições do art. 2º da Lei n. 683 de 5 de julho de 1853.

§ 10. Nenhum Banco, que não fór dos actualmente estabelecidos por Decretos do Poder Executivo, Companhia ou Sociedade de qualquer natureza, commerciante ou individuo de qualquer condição, poderá emittir, sem autorisação do Poder Legislativo, notas, bilhetes, vales, papel ou titulo algum ao portador, ou com o nome deste em branco, sob pena de multa do quadruplo do seu valor, a qual recahirá integralmente tanto sobre o que emittir como sobre o portador.

Esta disposição todavia não comprehende os recibos e mandatos ao portador, passados para serem pagos na mesma praça em virtude de contas correntes, comtanto que sejam de quantia superior a cincoenta mil réis.

Taes recibos e mandatos deverão ser apresentados no prazo de tres dias contados das respectivas datas, sob pena de perder o portador o direito regressivo contra o passador.

§ 11. He permittido ás Caixas Matriz e Filiaes do Banco do Brasil receber em pagamento notas dos outros Bancos de circulação existentes nos lugares em que cada uma dellas se achar assentada, e estes estabelecimentos serão obrigados a trocar semanalmente, em lugar certo, as notas que tiverem recebido uns dos outros, e a realisar os respectivos saldos em moeda corrente.

§ 12. Não poderão fazer parte do fundo disponivel ou da garantia da emissão dos Bancos as moedas de prata, nem as notas do Governo do valor de 1\$000 a 5\$000, nem notas de qualquer Banco. O Governo desmonetizará as moedas de ouro de 5\$000.

Art. 2º. Na organização e regimen das Companhias e Sociedades Anonymas, assim civis como mercantis, observar-se-hão as seguintes disposições:

§ 1º. As Companhias ou Sociedades Anonymas, nacionaes ou estrangeiras, suas caixas filiaes ou agencias, que se incorporarem ou funcionarem sem autorisação concedida por Lei ou por Decreto do Poder Executivo, e approvação de seus estatutos ou escripturas de associação, além de incorrerem na pena do art. 10 do Decreto n. 575 de 10 de janeiro de 1849, pagarão as que tiverem capital social a multa de 1 a 5 % do mesmo capital, e as que o não tiverem a de 1:000\$ a 5:000\$000, pelas quaes multas, assim como, por todos os actos das referidas sociedades, ficam solidariamente responsaveis os socios que as organisarem ou tomarem parte em suas

deliberações, direcção ou gerencia, e as pessoas que directa ou indirectamente as promoverem.

Esta disposição é applicavel aos Monte-Pios, ás Sociedades de Soccorros Mutuos, ás Caixas Economicas, e a toda e qualquer Sociedade sem firma social, administrada por mandatarios, ainda que seja beneficente. Aos Presidentes das Provincias, e na fórma dos Regulamentos do Governo, pertence a faculdade de autorisar e approvar os estatutos dos Monte-Pios e das Sociedades de Soccorros Mutuos ou de qualquer outra Associação de beneficencia estabelecidas nas Provincias, salva a disposição do art. 10 § 10 da Lei n. 16 de 12 de agosto de 1834.

§ 2º. Emquanto por lei não fôr regulada esta materia, fica dependente de autorisação legislativa especial a criação e organização ou incorporação: 1º, de Bancos de circulação ou de suas Caixas Filiaes e Agências; 2º, de Companhias que empreehenderem a construcção de estradas de ferro e canaes de navegação que servirem a mais de uma Provincia.

Esta disposição é extensiva á approvação ou confirmação dos estatutos ou escripturas de associação e prorrogação do tempo de duração das referidas Companhias ou Sociedades Anonymas.

§ 3º. A autorisação e approvação de que trata o paragrapho antecedente deverá ser solicitada por intermedio do Governo, o qual, ouvida a respectiva Secção do Conselho de Estado, remetterá á Assembléa Geral os documentos e informações que julgar convenientes.

§ 4º. As disposições dos paragraphos antecedentes ficam extensivas ás reformas e modificações ou alterações dos estatutos ou das escripturas de associação.

§ 5º. Emquanto o Governo não declarar constituida uma Companhia ou Sociedade Anonyma, não se poderá emitir, sob qualquer pretexto, titulo algum, cautela, promessa de acções, ou declaração de qualquer natureza, que possa certificar a qualidade de accionista; e ainda depois de constituida, suas acções não serão negociaveis, nem poderão ser cotadas, sem que esteja realisado um quarto do seu valor.

A infracção das disposições do presente paragrapho dará lugar á imposição da multa de um a cinco contos de réis aos que emitirem, transferirem, negociarem ou cotarem acções de taes companhias ou sociedades, ou sob qualquer pretexto tomarem parte em seus actos ou transacções. Esta pena é applicavel aos que promoverem ou se encarregarem: 1º, de distribuir acções de Companhias ou Sociedades Anonymas fundadas em paizes estrangeiros; 2º, de promover em qualquer praça do Imperio emprestimos a favor de Governos estrangeiros ou de Companhias estabelecidas em outros paizes, sem autorisação do Governo Imperial, e antes do registro dos respectivos estatutos ou contractos, ou servirem de intermediarios em transacções sobre taes titulos ou acções.

§ 6º. A carta de autorisação e os estatutos das Companhias e Sociedades Anonymas, depois de competentemente approvados e registrados no prazo que o Governo determinar em seus Regulamentos, serão publicados nos periodicos de maior circulação do lugar do registro, por ordem da autoridade competente, e á custa dos interessados.

Do registro dos contractos das demais Sociedades a autoridade competente mandará pelo mesmo modo publicar unicamente os

nomes dos associados ou dos seus gerentes, quer as Sociedades sejam em nome colectivo, quer em commandita, a razão social, o seu capital, objecto ou fim.

§ 7º. As disposições penaes do § 1º deste artigo ficam extensivas ás Companhias e Sociedades referidas no mesmo paragrapho, que, estando legalmente incorporadas, ultrapassarem o circulo de suas operações traçado pelos seus estatutos, ou forem dirigidas de um modo contrario ás condições e regras estabelecidas por elles ou pela presente Lei.

§ 8º. As Companhias ou Sociedades Anonymas especificadas no § 1º do presente artigo, que actualmente funcționarem sem autorisação e approvação de seus estatutos ou escripturas de associação, serão obrigadas e sollicitadas dentro do prazo e pela fórma que o Governo determinar em seus Regulamentos. As que o não fizerem incorrerão nas penas comminadas no dito § 1º.

§ 9º. Os gerentes ou directores das Companhias ou Sociedades Anonymas, de que trata o § 1º deste artigo, serão obrigados a publicar e remetter ao Governo, nos prazos e pelo modo estabelecidos nos seus Regulamentos, os balanços, demonstrações e documentos que por estes forem determinados, sob pena de multa de 100\$ a 1:000\$ por cada falta ou omissão.

§ 10. Os Bancos não poderão emprestar sobre penhor de suas proprias acções.

§ 11. Os directores ou membros da gerencia ou administração dos Bancos serão substituidos annualmente na quinta parte. A antiguidade, e, no caso de igual antiguidade, a sorte regulará a substituição.

§ 12. Não serão admittidos votos por procuração para a eleição de directores ou membros da gerencia ou administração dos Bancos.

§ 13. Os directores e supplentes substituidos não poderão ser reeleitos dentro do primeiro anno, contado do dia da substituição.

§ 14. As Caixas Economicas, como estabelecimentos de beneficencia, serão dirigidas e administradas gratuitamente por directores nomeados pelo Governo; e os bons serviços por estes prestados serão reputados relevantes em qualquer occasião e para qualquer fim.

§ 15. As Caixas Economicas não poderão fazer outra operação que não seja a de receber a premio semanalmente valores não excedentes a 50\$000 por cada depositante. As quantias depositadas na mesma ou em differente Caixa por um mesmo individuo, e que por accumulção ou por qualquer outro motivo excederem ao computo de 4:000\$000, não vencerão juros.

§ 16. Os dinheiros recebidos pelas Caixas Economicas serão entregues, no prazo maximo de oito dias, á Estação de Fazenda que o Governo designar em cada Provincia ou Municipio, e vencerão o juro de 6% desde o dia de sua entrada. Os juros serão accumulados semestralmente, e a retirada dos depositos só poderá ter lugar com prévio aviso do depositante, feito com antecedencia de oito dias pelo menos.

§ 17. As Caixas Economicas que actualmente funcționam com autorisação do Governo continuarão as operações conforme seus estatutos, podendo os fundos que não estiverem empregados em

titulos da divida publica fundada ou fluctuante ter o destino determinado no paragrapho antecedente.

§ 18. A disposição do § 16 deste artigo fica extensiva aos capitães e contribuições dos Monte-Pios e das Sociedades de Soccorros Mutuos que o requererem.

§ 19. Os Montes de Soccorro não poderão fazer outras operações senão as de empréstimos de dinheiro sobre penhor, pela taxa de juro que o Governo annualmente fixar, e a prazo nunca maior de nove mezes. Os fundos destes estabelecimentos para tal fim poderão consistir no producto de subscripções, doações e legados de particulares, ou poderão ser fornecidos por empréstimo do Governo, quando este o julgar conveniente, pela importancia depositada nos cofres publicos na fórma dos §§ 16, 17 e 18 deste artigo, ou por particulares a titulo benefico ou oneroso.

§ 20. Os lucros realizados pelos Montes de Soccorro creados em virtude da presente Lei, deduzidos os juros dos fundos fornecidos por empréstimo na fórma do paragrapho antecedente, farão parte do seu capital; e logo que este seja sufficiente para suas operações, poderão ser applicados annualmente ás despezas dos estabelecimentos pios que o Governo designar.

§ 21. Os dinheiros recebidos em virtude dos paragraphos 16, 17 e 18 deste artigo, que não tiverem a applicação autorizada pelo § 19, serão empregados nas operações de amortisação da divida publica fundada, ou nas despezas ordinarias do Estado, sendo escripturados como deposito.

§ 22. As Caixas Economicas, os Montes-Pios ou de Soccorro, e as Sociedades de Soccorros Mutuos, creados em virtude da presente Lei, ficam isentos do imposto do sello, e terão a faculdade de aceitar doações e legados.

§ 23. As Sociedades de qualquer especie, e os individuos que estabelecerem casas de empréstimo sobre penhores sem autorisação, ou que tendo-a obtido não tiverem escripturação regular na fórma que estabelecerem os Regulamentos do Governo, ficam sujeitos, além das penas comminadas no § 1º deste artigo, e das em que incorrerem em virtude doCodigo Criminal, á de prisão simples de dous a seis mezes, que será imposta pela competente autoridade policial.

§ 24. As transacções e transferencias de acções de Companhias e Sociedades Anonymas, e dos titulos da divida publica, e de quaesquer outros que admittam cotação, só poderão ter lugar por intermedio dos respectivos corretores, sob pena de nullidade, além das que forem applicaveis a taes actos em virtude dos respectivos Regulamentos, salvo as disposições dos tratados em vigor.

Art. 3º. O Governo fica autorizado para fazer as despezas necessarias para substituição da actual moeda de cobre em circulação, por outra de nova especie, debaixo das seguintes bases:

1ª. O valor nominal de cada peça não poderá exceder a 10 % sobre a importancia das despezas de sua liga e fabrico.

2ª. Só serão obrigatorios os pagamentos na nova moeda até o valor da minima moeda de prata, a qual será de 500 réis, logo que o Governo tenha desmonetisado a de 200 réis, para o que fica autorizado.

3ª. O Governo não só marcará em seus Regulamentos os prazos e modo da substituição da moeda de cobre, mas tambem determi-

nará a qualidade da liga da nova moeda, seu peso, valor, diámetro e typo.

4ª. A moeda de cobre substituída será inutilizada e vendida como sizalha.

5ª. A actual moeda de cobre que não fôr levada ao troco nos prazos que o Governo designar ficará sujeita ás disposições do art. 10 da Lei n. 53 de 6 de outubro de 1835.

Art. 4º. O Governo só poderá permittir o cunho da prata dos particulares em caso de necessidade, devendo a senhoriagem pertencer á Fazenda Publica.

Art. 5º. O Governo fica igualmente autorizado não só para conceder, aos accionistas das estradas de ferro que gozam da garantia do juro, a permuta de suas acções por apolices da divida publica interna de 6 % ao par, ou por titulos da divida publica externa de 4 ½ % ao par, se os ditos accionistas entrarem effectivamente no Thesouro com a quantia necessaria para preencher o valor nominal das mesmas acções, mas tambem para realizar a dita permuta por qualquer outro meio que não seja menos favoravel os interesses do Estado.

A somma proveniente da primeira das indicadas operações terá a applicação que lhe fôr dada nas Leis do Orçamento.

Art. 6º. As multas de que trata a presente Lei, salva a disposição do § 23 do art. 2º, serão impostas administrativamente.

Metade do seu producto será applicado em beneficio do Monte de Soccorro de lugar mais proximo, ou, na sua falta, de qualquer outro estabelecimento pio; e a outra metade será dividida entre os empregados ou pessoas que promoverem a sua imposição ou derem noticia da infracção.

Art. 7º. O Governo nos regulamentos que expedir para a boa execução desta Lei poderá impôr multas de 100\$ até 1:000\$000, e de accôrdo com as presentes disposições determinará as condições necessarias para a organização e incorporação das Companhias e Sociedades Anonymas e dos estabelecimentos de que tratam o art. 1º e os paragraphos 1º, 14, 18, 19 e 20 do art. 2º desla Lei, sua inspecção e exames, os casos e a fórma da suspensão ou dissolução dellas, e o que fôr necessario para exercicio das funções de corretor e regularidade de seus actos.

Art. 8º. Sicam revogadas as disposições em contrario.

Mandamos portanto a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém. O Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no Palacio do Rio de Janeiro, aos vinte dous de agosto de mil oitocentos e sessenta, trigesimo nono da Independencia e do Imperio.

IMPERADOR com Rubrica e Guarda.

Angelo Moniz da Silva Ferraz.

LEI N. 1114 — DE 27 DE SETEMBRO DE 1860

Fixando a Despeza e orçando a Receita para o exercicio de 1861-1862

Dom Pedro II, por Graça de Deus e unanime aclamação dos povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os Nossos subditos que a Assembléa Geral decretou e Nós Queremos a Lei seguinte:

CAPITULO I

Despeza Geral

Art. 1°. A despeza geral do Imperio para o exercicio de 1861-1862 é fixada na quantia de 51.313:399\$298 a qual será distribuida pelos seis diversos Ministerios na forma especificada nos artigos seguintes:

Art. 2°. O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio é autorizado para despender com os objectos designados nos seguintes paragraphos a quantia de 10.996:087\$800.

A saber:

10. Secretaria de Estado	210:000\$000
25. Garantia de juros ás estradas de ferro e de rodagem	634:318\$194

CAPITULO III

Disposições Geraes

Art. 11. O Governo fica desde já autorizado:

§ 26. Para comprar terrenos nas proximidades das estradas de ferro, para estabelecimento de colonias, ficando para esse fim em vigor o credito concedido pelo Decreto n. 885 de 4 de outubro de 1856, concedendo aos nacionaes, que se estabelecerem nessas colonias, nas já creadas, ou em outras que para o futuro se crearem, os mesmos favores de que gozam os colonos estrangeiros.

Art. 12. Ficam desde já em vigor as seguintes disposições:

§ 11. Ficam revogadas todas as Leis, que têm concedido ao Governo creditos especiaes para serviços não contemplados até agora nas Propostas de Leis de Orçamento, e annullados os respectivos creditos, ou sejam definidos ou indefinidos, na parte que não tiver

sido, ou não fôr despendida até o fim do exercício de 1858 a 1859, e que não estiver sujeita a contractos celebrados com quaesquer individuos ou Companhias; devendo o Governo incluir especificadamente nas futuras Propostas de Lei de Orçamento as sommas que forem precisas, tanto para occorrer aos mesmos serviços, como para pagar os juros garantidos ás Companhias das estradas de ferro, e outras empresas industriaes, e quaesquer subvenções com que se tenha obrigado a auxilia-las.

Art. 13. Ficam em vigor todas as disposições das Leis de Orçamento antecedentes, que não versarem particularmente sobre a fixação da receita e despeza, ou sobre autorisações para fixar, ou augmentar vencimentos de Empregados Publicos, para criação de novas despezas, reformas de repartições ou legislação fiscal, e que não tiverem sido expressamente revogadas.

DECRETO N. 2700 — DE 28 DE NOVEMBRO DE 1860

Approva o contracto celebrado em Londres para effectuar-se a entrega do producto do emprestimo á Companhia da Estrada de Ferro da provincia de Pernambuco decretado pela lei n. 2183 de 5 de junho de 1858.

Hei por bem, de conformidade com a Minha Imperial Resolução de 3 do corrente mez, tomada sobre parecer da Secção dos Negocios da Fazenda exarado em Consulta de 22 de setembro proximo passado, Approvar o contracto para se effectuar a entrega do producto do emprestimo de quatrocentas mil libras esterlinas á Companhia da Estrada de Ferro da provincia de Pernambuco, decretado pela lei n. 2183 de 5 de junho de 1858, celebrado pelo Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brazil em Londres.

João de Almeida Pereira Filho, do meu Conselho, Ministro e Secretaric de Estado dos Negocios do Imperio, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 28 de novembro de 1860, 39° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Impérador.

João de Almeida Pereira Filho.

1861

AVISO N. 52 — DE 31 DE JANEIRO DE 1861

Declara: 1.º o modo de executar o § 3º do art. 2º do contracto annexo ao Decreto n. 1.615, de 9 de Junho de 1855 para construcção da Estrada de Ferro da Bahia; 2.º a regra que deve seguir ao pagamento dos juros da 1.ª Secção da mesma estrada.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO IMPERIO — 7ª Secção —
Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1861.

Illm. e Exm. Sr. — Com o Aviso de 22 do corrente mez remetti a V. Ex. cópia do parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado de 6 de novembro ultimo, com o qual Sua Magestade o Imperador Houve por bem Conformar-se por sua immediata Resolução de 21 do mesmo mez.

Por essa Resolução Imperial ficou estabelecido, e V. Ex. o deve communicar á Directoria da Estrada de Ferro da Bahia, que o § 3º do art. 2º da Convenção, a que se refere o Decreto n. 1.615 de 9 de Junho de 1855 deve ser executado, de conformidade com o que se lê na cópia da mesma Convenção existente nessa Legação, authenticada pelo Official Maior interino desta Secretaria de Estado José Bonifacio Nascentes de Azambuja; entendendo-se que o custo do primeiro e completo lote de machinas, locomotivas, carruagens de passageiros, carretões para mercadorias, na proporção de uma locomotiva para duas milhas inglezas, e de uma carruagem de primeira classe, duas de 2ª, e duas de 3ª, e de doze carretões para mercadorias ou gado para tres milhas, e de todo o machinismo rolante, se considera como formando parte do capital; mas que a renovação, augmento e reparo do machinismo rolante serão considerados como despezas regulares, que deverão ser lançadas nas contas correntes annuaes de receita e despeza, e nunca adicionadas ao capital.

Pelo que respeita á fixação da importancia do juro devido desde a abertura da 1ª secção da Estrada de Ferro da Bahia, a regra que V. Ex. deve observar he a estabelecida na 20ª das condições, á que se refere o Decreto n. 1.299 de 19 de dezembro de 1853, conforme foi decidido pela referida Resolução Imperial.

Deus Guarde a V. Ex. — *João de Almeida Pereira Filho.* —
Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 65 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1861

A' Legação Imperial em Londres sobre o arbitramento em questões da Estrada de Ferro da Bahia

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO IMPERIO — 7ª Secção —
Rio de Janeiro, 7 de Fevereiro de 1861.

Illm. e Exm. Sr. — Tenho presente o officio de V. Ex., n. 8, de 8 do mez findo, acompanhado da cópia de uma carta do Presidente da Companhia da Estrada de Ferro da Bahia, e do n. 280 do Diario da Bahia de 6 de Dezembro ultimo, em que foi publicada uma correspondencia do Engenheiro Fiscal Firmo José de Mello, á respeito do arbitramento nas desapropriações para aquella Estrada de Ferro, na qual declara que o arbitro do Governo não tem arbitramento seu, que este ha de ser necessariamente ou o dos peritos do empreiteiro, ou o dos proprietarios, á vista do Aviso n. 407 de 16 de Novembro de 1857.

Em resposta tenho de declarar a V. Ex. que o referido Engenheiro Fiscal deu uma intelligencia erronea ao citado Aviso, o qual simplesmente dispõe que a comissão dos arbitros, de que trata o art. 4º do Regulamento de 27 de Outubro de 1855, deve proceder como Jury civil, dando a sua opinião, não por votos singulares, mas sim por maioria absoluta; e outrosim que no Aviso a V. Ex. dirigido em 28 de julho de 1860 está decidido, de conformidade com o art. 12 § 1º do citado Regulamento, que, o que o arbitro por parte do Governo não pôde fazer, é opinar por indemnizações superiores ás offeras do empresario ou agentes da Companhia, ou superiores ás exigencias dos proprietarios dos terrenos a que se refere o mencionado art. 12.

Deus Guarde a V. Ex. — *João de Almeida Pereira Filho.* —
Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

DECRETO N. 2747 — DE 16 DE FEVEREIRO DE 1861

Dá execução ao Decreto n. 1.067, de 28 de Julho de 1860.

Para execução do disposto no art. 1º § 2º ao Decreto n. 1067 de 28 de julho de 1860, Hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1º. Ficam a cargo do Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, os seguintes objectos, que, em virtude da Legislação anterior, eram da competencia do Ministerio do Imperio:

- 1º. Os negocios relativos ao Commercio, com excepção dos que estão actualmente a cargo dos Ministerios da Justiça e da Fazenda.
- 2º. O que é concernente ao desenvolvimento dos diversos ramos da industria e ao seu ensino profissional.
- 3º. Os estabelecimentos industriaes e agricolas.
- 4º. A introducção e melhoramento de raças de animaes e as escolas veterinarias.
- 5º. A collecção e exposiçõ de productos industriaes e agricolas.

6º. A aquisição e distribuição de plantas e sementes.

7º. Os Jardins Botânicos e Passeios Públicos.

8º. Os Institutos Agrícolas, a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, e quaesquer outras que se proponham aos mesmos fins.

9º. A mineração, exceptuada a dos terrenos diamantinos, cuja administração e inspecção continúa a cargo do Ministerio da Fazenda.

10. Autorisação para incorporação de Companhias ou Sociedades relativas aos ramos de industria acima mencionados, e a approvação dos respectivos Estatutos.

11. A concessão de patentes pela invenção e melhoramento de industria util, e de premios pela introdução de industria estrangeira.

12. Os negocios concernentes ao registro das terras possuidas, a legitimação ou revalidação das posses, sesmarias ou outras concessões do Governo Geral ou dos Provinciaes, a concessão, medição, demarcação, descripção, distribuição e venda das terras pertencentes ao Estado e á sua separação das que pertencem ao dominio particular, nos termos da Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850 e do Decreto n. 1318 de 30 de janeiro de 1854.

13. A colonisação, menos na parte relativa ás colonias militares, que ficam a cargo do Ministerio da Guerra, e ás penas, que são da competencia do da Justiça.

14. A catechese e civilisação dos indios, e as missões e aldeamento dos indigenas.

15. As Obras Publicas Geraes no Municipio da Corte e nas Provincias, ou quaesquer outras feitas por conta do Estado ou por elle auxiliadas, e as Repartições encarregadas de sua execução e inspecção. Exceptuam-se as obras militares e as relativas a serviços especiaes pertencentes a cada um dos Ministerios, as quaes serão executadas por conta de cada um delles.

16. As Estradas de Ferro, de rodagem e quaesquer outras, e as Companhias ou Emprezas encarregadas de sua construcção, conservação e custeio.

17. A navegação fluvial e os paquetes.

18. Os Correios Terrestres e Maritimos.

Art. 2º. Ficam tambem a cargo do Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, os seguintes objectos que, em virtude da legislação anterior, eram da competencia do Ministerio da Justiça:

1º. A iluminação Publica da Corte.

2º. Os Telegráphos.

3º. O que é relativo ao serviço da extincção dos incendios e ás Companhias de bombeiros.

Art. 3º. Ficam a cargo do Ministerio do Imperio, além dos que já são de sua competencia, e não foram della excluidos pelo presente Decreto, os seguintes negocios, que, em virtude da legislação anterior, eram da competencia do Ministerio da Justiça.

- 1°. A divisão ecclesiastica.
- 2°. A apresentação, permuta e remoção dos benefícios ecclesiasticos, dispensas e quaesquer actos respectivos.
- 3°. Os conflictos de jurisdicção e os recursos á Corôa em materia ecclesiastica.
- 4°. O Beneplacito Imperial e licenças prévias para as graças espirituaes, que se impetram da Santa Sé e seus delegados.
- 5°. Os negocios com a Santa Sé e seus delegados.
- 6°. Os negocios relativos aos Seminarios, Conventos, Capella Imperial, Ordens Terceiras, Irmandades e Confrarias.
- 7°. Os negocios relativos aos outros cultos não catholicos.
- 8°. O Monte-Pio dos servidores do Estado.

Art. 4°. O actual Consultor do Ministerio do Imperio consultara sobre os negocios que correm pela Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, passando para a do Imperio o Consultor dos Negocios Ecclesiasticos do Ministerio da Justiça, enquanto subsistirem estes empregos.

Art. 5°. Emquanto pelo poder legislativo não forem contempladas na Lei do Orçamento as despezas com a nova Secretaria de Estado, e as que resultam das alterações feitas pelo presente Decreto nas dos Negocios do Imperio, da Justiça e da Guerra, correrão estas pelas verbas consignadas para os respectivos serviços nos Orçamentos especiaes das Repartições a que anteriormente pertenciam.

Art. 6°. Para execução deste Decreto serão remettidos ás diversas Secretarias de Estado todos os livros e papeis relativos aos negocios findos, ou ainda pendentes, cuja expedição fica competindo a cada uma dellas, pertencendo aos respectivos Ministros fazer a designação das Repartições ou Secções a que hão de ser annexados.

Art. 7°. Ficam revogadas as disposições em contrario.

João de Almeida Pereira Filho, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, o tenha assim entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em dezeseis de fevereiro de mil oitocentos sessenta e um, quadragésimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubricata de Sua Magestade o Imperador.

João de Almeida Pereira Filho.

DECRETO N. 2.748 — DE 16 DE FEVEREIRO DE 1861

Organisa a Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

Para execução do disposto no art. 1° § 3° do Decreto n. 1.067 de 28 de julho de 1860, Hei por bem Decretar o seguinte:

Regulamento da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

TITULO I

CAPITULO UNICO

Da organização da Secretaria

Art. 1°. A Secretaria dos Estados dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas compor-se-ha das seguintes Repartições:

1°. Directoria Central e dos Negocios da Agricultura, Commercio e Industria;

2°. Directoria das Obras Publicas e Navegação;

3°. Directoria das Terras Publicas e Colonisação;

4°. Directoria dos Correios;

Art. 2°. A 1ª Directoria se comporá de:

Um Director;

Dous Chefes de Secção;

Tres Primeiros Officiaes;

Dous Segundos Officiaes;

Tres Amanuenses;

Um Porteiro;

Um ajudante do Porteiro;

Um Continuo;

Tres Correios.

Art. 3°. A 2ª Directoria se comporá de:

Um Director;

Dous Chefes de Secção;

Tres Primeiros Officiaes;

Dous Segundos Officiaes;

Dous Amanuenses;

Dous Continuos, servindo um de Correio.

Art. 4°. Além dos empregados acima mencionados, terá a 2ª Directoria um Corpo de Engenheiros, e os auxiliares precisos para o exame, inspecção, execução e fiscalisação das Obras Publicas, os quaes vencerão ás gratificações que lhes forem arbitradas em tabella especial.

Art. 5°. A 3ª Directoria se comporá de:

Um Director;

Um Chefe de Secção;

Tres Primeiros Officiaes;

Dous Segundos Officiaes;

Dous Amanuenses;

Dous Continuos, servindo um de Correio.

Art. 6°. A 4ª Directoria se comporá de:

Um Director;

Um Chefe de Secção;

Dous Segundos Officiaes;

Dous Amanuenses;

Um Continuo, servindo de Correio.

Art. 7º. Em Regulamentos especiaes serão marcados a ordem, distribuição e processo do serviço em cada uma das Directorias, bem como os deveres e attribuições dos Empregados, na parte em que não estão regulados no presente Decreto.

TITULO II

CAPITULO I

Dos trabalhos communs a todas as Directorias

Art. 8º. São trabalhos communs a todas as Directorias:

1º. O registro da entrada de todos os papeis e o preparo de toda a correspondencia que versar sobre os negocios da competencia de cada uma dellas.

2º. O registro, por extracto, de todos os negocios que lhes pertencerem, com indicação do processo que forem seguindo, e das decisões que tiverem.

3º. O assentamento geral de todos os empregados do Ministerio, que lhes forem sujeitos, e a organização do quadro dos seus vencimentos.

4º. A organização do quadro dos Empregados respectivos e dos vencimentos, com as notas relativas ao seu exercicio e procedimento.

5º. O inventario dos moveis e objectos pertencentes a cada uma dellas.

6º. A celebração de contractos que versarem sobre negocios de sua competencia.

7º. A distribuição dos creditos respectivos.

8º. A escripturação e fiscalisação de todas as despezas ordenadas pelo Ministerio, por intermedio de cada uma dellas, e a demonstração do estado dos respectivos creditos.

9º. A organização do orçamento da Directoria.

CAPITULO II

Dos negocios especiaes a cargo de cada uma das Directorias

Art. 9º. A Directoria central terá especialmente a seu cargo:

1º. Os negocios relativos ao Commercio, com excepção dos que estão actualmente a cargo dos Ministerios da Justiça e da Fazenda.

2º. O que é concernente ao desenvolvimento dos diversos ramos da industria e ao seu ensino profissional.

3º. Os estabelecimentos Industriaes e Agricolas.

4º. A introdução e melhoramento de raças de animaes e as escolas veterinarias.

5º. A collecção e exposição dos productos industriaes e agricolas.

6º. A aquisição e distribuição de plantas e sementes.

7º. Os jardins botanicos e parques publicos.

8º. Os Institutos Agrícolas, a Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, e quaesquer outras que se proponham aos mesmos fins.

9º. A mineração, exceptuada a dos terrenos diamantinos, cuja administração e inspecção continúa a cargo do Ministerio da Fazenda.

10. A autorisação para incorporação de Companhias ou Sociedades relativas aos ramos de industria acima mencionados e a approvação dos respectivos Estatutos.

11. A concessão de patentes pela invenção e melhoramento de industria util, e a de premios pela introdução de industria estrangeira.

12. A proposta e abertura de creditos supplementares e extraordinários.

13. A escripturação e fiscalisação de todas as despezas ordenadas pelo Ministerio, e a demonstração do estado dos respectivos creditos.

14. A organização do orçamento geral do Ministerio.

15. O assentamento dos proprios nacionaes empregados no serviço do Ministerio.

16. O archivo da Secretaria.

Por esta Directoria se fará a correspondencia entre o gabinete do Ministro e os Directores.

Art. 10. A Directoria das Obras Publicas e navegação terá especialmente a seu cargo:

1º. Os negocios concernentes ás estradas de ferro, de rodagem e qualquer outras, e ás emprezas ou Companhias encarregadas de sua construcção, conservação e custeio.

2º. Os telegraphos.

3º. Os negocios relativos á navegação fluvial e aos paquetes.

4º. As Obras Publicas Geraes no Municipio da Corte e nas Provincias, e quaesquer outras feitas por conta do Estado, ou por elle auxiliadas, e as Repartições encarregadas de sua execucao e inspecção. Exceptuam-se as Obras Militares e as relativas a serviços especiaes pertencentes a cada um dos Ministerios, as quaes serão executadas por conta de cada um delles.

5º. A illuminação publica da Corte.

6º. O que é relativo ao serviço da extincção dos incendios e ás Companhias de Bombeiros.

Art. 11. A Directoria das Terras Publicas e Colonisação terá especialmente a seu cargo:

1º. Os negocios concernentes ao registro das terras possuidas, á legitimação ou revalidação das posses, sesmarias ou outras concessões do Governo Geral ou dos Provinciaes, á concessão, medição, demarcação, descripção, distribuição e venda das terras pertencentes ao Estado e á sua separação das que pertencem ao dominio particular, nos termos da Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850 e do Decreto n. 1.318 de 30 de janeiro de 1854.

2°. A colonisação, menos na parte relativa ás Colonias Militares, que ficam a cargo do Ministerio da Guerra, e ás penas que são da competencia do da Justiça.

3°. A catechese e civilisação dos indios e as missões e aldeamentos dos indigenas.

Art. 12. A Directoria dos Correios terá a seu cargo:

1°. Os negocios relativos aos correios terrestres e maritimos.

2°. A tomada de contas aos Administradores e Thesoureiros.

3°. A proposta de quaesquer medidas e providencias que a pratica mostrar convenientes ao melhoramento do serviço do correio.

4°. A confecção de tabellas em que se declarem, com toda a especificação, os dias e horas da chegada e sahida dos correios de cada uma das administrações e agencias, qual a sua direcção, quaes as administrações e agencias a que se dirigem, ou onde tocam intermediariamente, e em que dias; finalmente todas as observações que forem convenientes para melhor conhecimento do serviço.

5°. Os negocios relativos aos paquetes estrangeiros.

TITULO III

CAPITULO I

Dos deveres e attribuições de cada um dos Empregados

Art. 13. Os Directores são os Chêfes das respectivas Repartições, e a elles são subordinados os Empregados de cada uma dellas.

Art. 14. Incumbe aos Directores, além dos deveres e attribuições que lhes forem marcadas nos Regulamentos especiaes a que se refere o art. 7°:

1°. Designar os Empregados que deverá ter cada Secção, conforme a importancia e affluencia de seus trabalhos, podendo removel-os de umas para outras Secções, quando o exigir a bem do serviço, ou encarregal-os de quaesquer trabalhos, ainda que em Secção differente daquella a que pertencerem.

2°. Dirigir e inspecionar todos os trabalhos.

3°. Manter a ordem e regularidade do serviço, impondo as penas correccionaes declaradas no art. 39.

4°. Tomar o ponto aos Empregados seus subordinados.

5°. Deferir-lhes juramento e dar-lhes posse.

6°. Conceder-lhes licença até trinta dias em um anno.

7°. Receber, abrir e distribuir pelas Secções das respectivas Directorias toda a correspondencia, para que seja instruida com os precisos esclarecimentos, e suba ao Ministro por fórma que elle possa deliberar.

A correspondencia reservada e confidencial só será aberta quando para isso houver expressa autorisação do Ministro.

A correspondencia que versar sobre negocios urgentes será levada immediatamente ao conhecimento do Ministro.

8°. Assignar toda a correspondencia que constar de simples communicações e accusação de recebimentos, e a que versar sobre mera execução de ordens e decisões, e sobre remessas.

9º. Requisitar, em nome do Ministro, de qualquer autoridade, com excepção dos Ministros e Secretarios de Estado, Conselheiros de Estado, Secretarios das Camaras Legislativas, Bispos, Presidentes e Providencias e dos Tribunaes Judiciarios, as informações e pareceres que forem necessarios para a instrucção e decisão dos negocios.

10. Communicar aos Chefes das outras Directorias os trabalhos que tiverem relação com os negocios que lhes estão incumbidos.

11. Prestar aos Chefes das outras Directorias as informações que forem necessarias para o preparo de todos os trabalhos a cargo de cada uma dellas.

12. Confeccionar os Regulamentos e Instrucções que forem relativas aos negocios a cargo das suas Directorias.

13. Executar os trabalhos de que pelo Ministro forem encarregados.

14. Apresentar ao Ministro no 1º de março de cada anno o relatorio dos negocios que correrem pelas respectivas Directorias, afim de servir para a confecção do relatorio geral.

Art. 15. Ao Chefe da 4ª Directoria, além dos deveres e attribuições declaradas no artigo antecedente, competem as que lhes são conferidas pelo Decreto n. 399 de 21 de dezembro de 1844, na parte em que não foi alterado pelo presente Decreto.

Art. 16. Ao Chefe da 1ª Directoria incumbe privativamente organizar e submeter á consideração do Ministro até o dia 31 de março o relatorio que deve ser presente á Assembléa Geral Legislativa.

Art. 17. Aos Chefes de Secção incumbe:

1º. Executar e fazer executar pontualmente os trabalhos a cargo de suas Secções.

2º. Fazer escripturar o livro do tombo de cada um dos ramos de serviço a seu cargo, contendo, em resumo e por ordem chronologica, a Lei, Decreto ou qualquer acto da sua instituição, e as alterações que tenham havido.

3º. Fazer escripturar os livros de registro de todos os actos expedidos pelas respectivas Secções.

4º. Representar aos respectivos Directores quando os empregados de suas Secções não cumprirem os seus deveres, ou deixarem de executar as suas ordens.

5º. Desempenhar os trabalhos que lhes forem encarregados pelos respectivos Directores.

6º. Dar o seu parecer e informação sobre os negocios que pertencerem ás respectivas Secções, e houverem de subir ao conhecimento do Ministro.

Art. 18. Aos Officiaes e Amanuenses incumbe desempenhar os serviços que lhes forem distribuidos pelos Chefes das respectivas Secções.

Art. 19. Ao Porteiro incumbe:

1º. Sellar os diplomas e titulos expedidos pelas Directorias, segundo as Leis e ordens em vigor.

2º. Fechar toda a correspondência da Secretaria.

3º. Satisfazer ao que fôr ordenado pelos Directores e pelos Chefes de Secção sobre objecto de serviço.

4º. Distribuir e fiscalisar o serviço de seu ajudante, dos continuos e dos correios, e tomar-lhes o ponto, participando em tempo aos respectivos Directores as faltas ou abusos que qualquer dos ditos Empregados commetter.

5º. Cuidar da conservação dos moveis e mais objectos pertencentes á Secretaria, e do asseio desta.

Art. 20. Ao ajudante do porteiro incumbe substituir o porteiro em suas faltas e impedimentos, e coadjuval-o em todos os trabalhos a seu cargo.

Art. 21. O porteiro, o seu ajudante, os continuos e os correios, devem comparecer nas respectivas Directorias meia hora antes da designada para começo dos trabalhos.

CAPITULO II

Do Consultor

Art. 22. O Consultor terá o titulo de Conselho, e será auxiliado em suas funcções por um ou mais empregados da Secretaria, que poderá requisitar do Ministro.

Art. 23. Ao Consultor incumbe:

1º. Consultar com o seu parecer todas as vezes que o Ministro lh'o ordenar, e do mesmo modo por que consulta o Procurador da Corôa, Soberania e Fazenda Nacional, sobre quaesquer negocios que correrem pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e quaesquer questões em que houverem pontos de direito ou duvidas ácerca da intelligencia de disposições de Lei.

2º. Organisar e preparar o relatorio, e exposição de motivos para propostas legislativas e Regulamentos, bem como quaesquer trabalhos de que o Ministro o encarregar, ou elle julgar convenientes ao serviço publico.

Art. 24. O Consultor não é obrigado a comparecer na Secretaria senão a chamado do Ministro; só a este é subordinado, e pôde ser demittido por Decreto Imperial, sempre que isso convenha ao serviço publico.

CAPITULO III

Da nomeação, demissão e aposentadoria dos empregados

Art. 25. Serão nomeados por Decreto Imperial e por livre escolha, não só o Consultor, mas também os Directores, os Chefes de Secção, e os primeiros e segundos Officiaes; e por portaria do Ministro os amanuenses, o porteiro, o ajudante do porteiro, os continuos e os correios.

O Ministro deferirá juramento ao Consultor e aos Directores.

Art. 26. Os amanuenses serão nomeados com precedencia de exame ou concurso, do qual serão sómente dispensados os bachãreis em letras, os formados em qualquer Faculdade, e os que tiverem o curso completo do Instituto Commercial.

Art. 27. Os Directores, os Chefes de Secção e os primeiros e segundos Officiaes, que tiverem mais de dez annos de effectivo serviço na Secretaria, só poderão ser demittidos no caso de perpetração de qualquer crime grave, de revelação de segredo, de traição, abuso de confiança, insubordinação grave ou repetida, e constante irregularidade de procedimento.

Art. 28. Os Empregados da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, só poderão ser aposentados no caso de se acharem inhabilitados para o serviço, por avançada idade ou molestia, ou quando o bem do serviço o exigir, observando-se as seguintes regras:

1ª. Será aposentado com ordenado por inteiro o empregado que contar trinta ou mais annos de serviço, e com ordenado proporcional o que tiver mais de dez e menos de trinta, levando-se-lhe em conta integralmente o tempo de serviço prestado em outros empregos geraes estipendiados, e pela terça parte o prestado em empregos provinciaes tambem estipendiados.

2ª. Nenhum empregado será aposentado, tendo menos de dez annos de serviço.

3ª. O empregado será aposentado no ultimo lugar que servir, contanto que nelle tenha tres annos de effectivo exercicio, e emquanto não os completar só o poderá ser com o ordenado do lugar que tinha anteriormente occupado, conforme a disposição do § 1º, salvo se contar trinta e cinco annos de serviço.

4ª. Os empregados aposentados de qualquer Ministerio, sendo de novo nomeados para exercer emprego na Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, não accumularão os vencimentos do novo emprego com o ordenado da aposentadoria, porém terão direito de fazer opção por um dos dous vencimentos, a que se juntará metade do outro.

5ª. Se os empregados, de que trata o paragrapho antecedente, chegarem a obter direito a nova aposentadoria, para a qual não se lhes levará em conta o tempo que serviram no emprego em que estavam aposentados, não accumularão os ordenados das duas aposentadorias, mas poderão optar pelo que mais lhes convier.

6ª. Não se contará para a aposentadoria o tempo excedente a 60 dias em cada anno em que o empregado faltar ao serviço, salvo o caso de licença por molestia, em que se observará a disposição do art. 29.

7ª. Ao empregado que completar trinta annos de serviço e não fôr aposentado, o Governo poderá conceder pelo tempo que de mais servir, em relação a cada periodo de cinco annos completos, um augmento nos seus vencimentos correspondente a 10 %, imputando-se ao ordenado, para o caso de aposentadoria, sómente metade do dito augmento.

CAPITULO IV

Das licenças, substituições e vencimentos

Art. 29. Durante o tempo de licença por molestia, os empregados contarão a antiguidade por inteiro, não excedendo a licença de seis mezes, e por metade, sendo de seis mezes até um anno. Não se levará em conta o tempo que decorrer de então em diante.

Art. 30. Aos empregados, que obtiverem licença, ainda que seja por motivo de molestia, far-se-ha nos vencimentos que perceberem um desconto, que será regulado pela maneira seguinte:

1º. O desconto será de metade do vencimento, se as licenças excederem a seis mezes até um anno, findo o qual cessará todo o vencimento.

2º. O vencimento também cessará, ainda que o empregado não requeira mais licença, findo que seja o anno, dando apenas parte de doente.

Art. 31. O tempo das diversas licenças concedidas dentro de um anno, qualquer que tenha sido o prazo de cada uma dellas, reunir-se-ha para se proceder ao desconto de que trata o artigo antecedente.

Art. 32. Nenhum empregado poderá obter licença antes de haver entrado no effectivo exercicio do seu emprego.

Art. 33. O Consultor será substituido em suas faltas pela pessoa que o Ministro designar.

Art. 34. Serão substituidos em suas faltas ou impedimentos:

1º. Os Directores por um dos Chefes de Secção da respectiva Directoria, designado pelo Ministro, servindo no impedimento do designado o Chefe de Secção mais antigo que estiver presente.

2º. Os Chefes de Secção pelos das outras Secções da mesma Directoria, ou por primeiros e segundos officiaes designados pelo respectivo Director, não podendo porém uma Secção ter por Chefe um segundo Official, ainda que interinamente, quando nella haja um primeiro official.

Art. 35. Competem aos empregados da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas os vencimentos constantes da tabella junta.

Art. 36. Ao empregado da Secretaria, que substituir a outro nas suas faltas e impedimentos, é permitido optar entre a gratificação e a quinta parte do vencimento do substituido, comtanto que o vencimento total não exceda ao que este percebe.

Art. 37. Os emolumentos devidos pelos trabalhos feitos nas Directorias serão arrecadados no Thesouro Nacional, como renda publica, de conformidade com as tabellas actuaes das Secretarias de Estado dos Negocios do Imperio e da Justiça, as quaes são applicaveis á dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no que fôr relativo aos objectos da sua competencia.

CAPITULO V

Das penas a que ficam sujeitos os empregados

Art. 38. Todos os empregados são responsaveis pelas faltas que commetterem no exercicio de suas attribuições.

Art. 39. Os Directores poderão:

1º. Admoestar ou reprehender em particular ou publicamente os empregados que lhes são subordinados, e suspendel-os por cinco a trinta dias, quando deixarem de desempenhar por negligencia ou outro motivo culposo, os trabalhos de que forem incumbidos, ou desobedecerem ás ordens dos mesmos Directores ou de qualquer

modo faltarem aos deveres dos seus empregos, dando cada um delles conta ao Ministro quando a suspensão exceder a oito dias, para resolver sobre ella.

O Ministro poderá suspender pelos mesmos motivos a qualquer empregado até tres mezes.

Art. 40. O effeito da suspensão é privar o empregado, pelo tempo correspondente, do exercicio do emprego, da antiguidade e do ordenado e gratificação.

CAPITULO VI

Da ordem, tempo e processo do serviço

Art. 41. Todos os dias serão de trabalho na Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, á excepção dos dias de guarda e feriados, devendo começar o serviço ás nove horas da manhã, e terminar quando fôr ordenado pelos Directores, o que em caso nenhum poderá ter lugar antes das duas horas da tarde.

Art. 42. Havendo urgencia ou affluencia de negocios, serão obrigados a comparecer na Secretaria, ainda mesmo nos dias de guarda e feriados, ou fóra das horas ordinarias do trabalho, os empregados que para esse fim forem avisados pelo respectivo Director.

Art. 43. Os empregados que faltarem á repartição e não justificarem a falta, perderão o ordenado e a gratificação do dia.

Os que faltarem e justificarem a falta, perderão a gratificação.

Os que entrarem depois de encerrado o ponto, e não justificarem a demora, perderão a gratificação. Na mesma perda incorrerão os que se retirarem antes de encerrados os trabalhos sem licença do respectivo Director.

Os que entrarem depois de encerrado o ponto, e justificarem a demora, perderão sómente metade da gratificação.

Art. 44. Os Directores poderão julgar justificadas, sem dependencia de attestado, as faltas dos empregados que não excederem o numero de tres em trinta dias.

As que excederem a este numero só poderão ser justificadas com attestados de medico, a juizo dos Directores.

Não se consideram faltas as que derem os empregados por estarem occupados em serviço publico gratuito, ou obrigatorio por lei.

Art. 45. No fim de cada mez os Directores remetterão ao Ministro um extracto do ponto dos respectivos empregados.

Art. 46. Em geral a fórma do processo dos negocios será a seguinte:

Nenhum papel subirá á presença do Ministro:

1°. Sem nota ou signal do registro de entrada.

2°. Sem informação do Presidente da Provincia, ou qualquer outra autoridade, ou empregado, por quem o negocio tenha sido, ou deva ser remettido á Secretaria.

3°. Sem o extracto e informação da Secção a que pertencer o negocio, com o parecer da mesma, quando fôr necessario, referindo os precedentes havidos, os estylos da Repartição, e juntando os papeis que forem convenientes para esclarecimento e decisão do negocio de que se tratar.

4º. Sem o —visto— do respectivo Director, o qual, tendo em consideração a informação e parecer da Secção, escreverá á margem o que mais convier, interpondo ao mesmo tempo o seu parecer.

TITULO IV

CAPITULO UNICO

Do Gabinete do Ministro

Art. 47. O Ministro poderá nomear para servir no seu gabinete um ou mais empregados da respectiva Secretaria, de qualquer categoria que sejam, os quaes terão, além dos seus vencimentos, uma gratificação que não exceda de 1:800\$000 annuaes.

Além destes poderá tambem chamar para este serviço uma pessoa estranha á Secretaria, á qual será dada uma gratificação que não exceda o vencimento marcado para os chefes de Secção.

Art. 48. Incumbe aos empregados do Gabinete, na ordem que estabelecer o Ministro:

1º. O recebimento e abertura de toda a correspondencia que fôr levada ao Gabinete.

2º. O protocollo da entrada e destino dos papeis que forem presentes ao Ministro.

3º. Executar as ordens directas do Ministro.

TITULO V

CAPITULO UNICO

Disposições geraes

Art. 49. Aos Directores compete o titulo de Conselho, logo que completarem cinco annos de exercicio deste cargo.

Art. 50. Os Directores e o Consultor da Secretaria reunir-seão em Junta duas vezes por semana, sob a presidencia do Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e consultarão sobre os negocios que o mesmo Ministro entender conveniente sujeitar ao seu exame e decisão, servindo de relator, para a informação das questões, o Director, a cuja repartição pertencer o negocio de que se houver de tratar.

O voto da Junta é meramente consultivo.

Art. 51. As Directorias são repartições distinctas e independentes entre si, immediatamente subordinadas ao Ministro, devendo, porém, auxiliar-se reciprocamente em tudo quanto fôr a bem dos serviços a seu cargo.

Art. 52. Ficam revogadas as disposições em contrario.

João de Almeida Pereira Filho, 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 dezeseis de fevereiro de mil oitocentos sessenta e um, quadragésimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João de Almeida Pereira Filho.

Tabella dos vencimentos do Consultor e Empregados da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

<i>Empregados</i>	<i>Ord.</i>	<i>Grat.</i>	<i>Somma dos vencs.</i>	<i>TOTAL</i>
Consultor	4:000\$	2:000\$	6:000\$	6:000\$
4 Directores	4:000\$	1:000\$	5:000\$	20:000\$
6 Chefes de Secção .	3:000\$	600\$	3:600\$	21:600\$
9 primeiros officiaes	2:600\$	800\$	3:400\$	30:600\$
8 segundos ditos ...	2:000\$	500\$	2:500\$	20:000\$
9 amanuenses	1:200\$	400\$	1:600\$	14:400\$
1 porteiro	1:000\$	600\$	1:600\$	1:600\$
1 ajudante do dito .	800\$	400\$	1:200\$	1:200\$
6 continuos	600\$	200\$	800\$	4:800\$
3 correios	800\$	400\$	1:200\$	3:600\$
				123:800\$

Os tres correios da 1ª Directoria terão mais 150\$000 por anno para cavalgadura e arreios, e os que estiverem de serviço a diaria de 1\$000.

Palacio do Rio de Janeiro, em 16 de fevereiro de 1861. — *João de Almeida Pereira Filho.*

AVISO CIRCULAR N. 163 — DE 10 DE ABRIL DE 1861

Determina aos Engenheiros Fiscaes do Governo que não aceitem nem se incumbam de trabalho algum alheio ao serviço da fiscalisação das estradas de ferro sem prévia licença do Governo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Rio de Janeiro, 10 de abril de 1861.

Sendo a commissão, que o Governo Imperial lhe confiou, de tanta importancia e magnitude, que necessariamente deve absorver toda a sua attenção e desvelo; recommendo a Vm. que não aceite nem se incumba de trabalho algum alheio ao serviço de fiscalisação da estrada de ferro a seu cargo sem prévia licença desta Secretaria de Estado.

Deus Guarde a Vm. — *Joaquim José Ignacio.* — Sr. Engenheiro da Estrada de Ferro de....

AVISO CIRCULAR N. 164 — DE 10 DE ABRIL DE 1861

Determina que os Engenheiros fiscaes em nenhum caso sejam distraihdos do serviço das estradas de ferro cuja fiscalisação lhes foi confiada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Rio de Janeiro, 10 de abril de 1861.

Illm. e Exm. Sr. — Sendo indispensavel que os fiscaes das Estradas de Ferro se occupem exclusivamente assim do seu estudo, inspecção e exame, como de maior economia nas despezas effectuadas pelas companhias empregarias, releva que V. Ex. por fórma nenhuma distraia do serviço das mesmas estradas os respectivos fiscaes, a quem o Governo confiou tão melindroso encargo, empregando-os em objectos alheios á sua fiscalisação.

Deus Guarde a V. Ex. — *Joaquim José Ignacio*. — Sr. Presidente da Provincia de....

AVISO CIRCULAR N. 173 — DE 16 DE ABRIL DE 1861

Determina que os Engenheiros fiscaes das estradas de ferro empreguem nas suas communicações officiaes as medidas brasileiras, quer as de extensão, quer as de capacidade, ou mesmo as de valor.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Rio de Janeiro, 16 de abril de 1861.

Sendo da maior conveniencia que haja uniformidade nas informações transmittidas pelos diversos agentes encarregados da fiscalisação das estradas de ferro, e se acabe com a pratica até hoje seguida de empregarem alguns desses agentes medidas inglezas e outros medidas francezas, cumpre a Vm. em todas as suas communicações, officios e relatorios que apresentar ao Governo, assim geral como provincial, empregue sempre as medidas brasileiras, quer sejam as de extensão, quer as de capacidade, quer mesmo as de valor.

Deus Guarde a Vm. — *Joaquim José Ignacio*. — Sr. Engenheiro fiscal da Estrada de Ferro de....

DECRETO N. 2810 — DE 24 DE JULHO DE 1861

Approva as plantas, secções verticaes e transversaes, traços, perfis, declives, curvas e orçamentos, concernentes á 3.^a secção da Estrada de Ferro de D. Pedro III.

Attendendo ao que representou o Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem Approvar as plantas, secções verticaes e transversaes, traços, perfis, declives, curvas e orçamentos apresentados pelo mesmo Presidente para construcção da 3.^a Secção da referida Estrada.

Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estados dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha enten-

dido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte quatro de julho de mil oitocentos sessenta e um, quadragésimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

DECRETO N. 2811 — DE 24 DE JULHO DE 1861

Approva a modificação proposta pela Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II quanto á direcção de uma parte da 2.^a secção da mesma Estrada.

Attendendo ao que representou a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem Approvar a modificação por ella proposta quanto á direcção de uma parte da segunda secção da mesma Estrada, ficando assim alterado o plano já approvedo.

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, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte quatro de julho de mil oitocentos sessenta e um, quadragésimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

PORTARIA — DE 22 DE AGOSTO DE 1861

Instrucções aos Engenheiros Fiscaes das Estradas de Ferro

Sua Magestade o Imperador Ha por bem determinar que os Engenheiros Fiscaes das Estradas de Ferro em suas informações ao Governo observem as seguintes instrucções:

Os Engenheiros Fiscaes deverão remetter ao Governo Imperial na Côte ou aos Presidentes das respectivas provincias:

Art. 1.^o. Um relatorio mensal e descriptivo do estado e andamento de todas as obras em construcção na via ferrea, e da conservação e reparos operados na parte da linha aberta ao trafego.

Com este relatorio serão enviadas igualmente as seguintes peças:

1.^o, um mappa que indique em medidas do paiz todo o trabalho executado em obras de terra, alvenaria, via permanente, e que será substituido no fim de cada trimestre por um perfil longitudinal de toda linha em construcção, indicando o adiantamento obtido nas ditas obras; 2.^o, um mappa do movimento da parte da linha em trafego e receitas realisadas por estações, natureza e quantidade de mercadorias, especie de tarifas, numeros de viajantes por classes, numero de trens e milhas percorridas, etc.; 3.^o, um mappa de despesas para cada ramo especial do serviço, com as porcentagens res-

pectivas da receita e despeza miliar; 4º, um quadro de todos os accidentes que se derem durante o mez na Estrada de Ferro ou em suas dependencias, como sejam os casos de morte, ferimentos, choques, desencarrilhamentos, etc., referindo em observações geraes quaes as providencias dadas para reprimil-os ou evital-os em conformidade da circular de 16 de julho proximo findo.

Art. 2º. Um relatorio semestral, no qual serão mencionadas todas as irregularidades encontradas, quer na contabilidade central da via ferrea, ou de cada uma de suas repartições, quer nas peças justificativas das contas da garantia apresentada ao Governo, e particularmente quaes as sommas que por indevidos lançamentos devem ser subtrahidos das ditas contas.

Este relatorio será acompanhado do balanço da receita e despeza do semestre, de conformidade com as contas apresentadas, fazendo-se, porém, menção das sommas a subtrahir, e de cópia de toda a correspondencia trocada entre os Engenheiros Fiscaes e os agentes das Companhias ácerca dessas subtrações.

Art. 3º. Um relatorio circunstanciado, que deverá ser enviado até 31 de janeiro de cada anno, do estado dos trabalhos de construções e reparações, receitas, despezas, melhoramentos obtidos, etc., no decurso do anno anterior. A este relatorio serão annexos os seguintes documentos:

§ 1º. Um mappa descriptivo de todas as obras executadas durante o anno, e das que ficam por concluir, acompanhado de cópias dos planos das mais importantes e já construidas.

§ 2º. Um quadro recapitulativo dos doze mappas do anno concernente ao movimento, receitas, despezas geraes, despeza miliar, porcentagens, accidentes, etc.

§ 3º. Um mappa do estado do material fixo, officinas, trem rodante por especie, numero de vehiculos e reparações importantes nelle operadas.

§ 4º. Um balanço demonstrativo do emprego do capital das Companhias, com designação da natureza dos diversos artigos adquiridos, despezas de administração, etc.

Art. 4º. Nas vias ferreas onde tem o Governo igualmente o direito de inspecionar o emprego do capital, deverão os Engenheiros Fiscaes, com a exactidão possivel, declarar em seus relatorios mensaes quaes as sommas dpendidas por aquella verba.

Art. 5º. Os Engenheiros Fiscaes proporão em seus relatorios os melhoramentos que se fizerem necessarios para a boa marcha e regularidade do serviço das Estradas de Ferro.

Art. 6º. Os Engenheiros Fiscaes dará immediatamente conhecimento ao Governo de quaesquer circumstancias notaveis occorridas nas Estradas de Ferro, e infracções ou abusos commettidos por suas administrações, tendo particularmente em vista a observancia dos regulamentos, instrucções ou contractos já approvados.

Palacio do Rio de Janeiro, em 22 de agosto de mil oitocentos sessenta e um.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

PORTARIA — DE 31 DE AGOSTO DE 1861

Instrucções para o Archivo da Secretaria

Sua Magestade o Imperador Ha por bem que o Archivo da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas seja regido pelas seguintes

Instrucções

Art. 1°. O Archivo da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas é destinado para a guarda e conservação de todos os papeis relativos a negocios findos das Directorias, em que ella se acha dividida.

Art. 2°. O pessoal do Archivo constará effectivamente de um 1° official, que será o archivista, e de um amanuense, designado dentre os da 1ª Directoria pelo respectivo Director.

Sobre reclamação do official archivista, e quando a affluencia do serviço exigir, ser-lhe-ha concedido temporariamente o auxilio de mais algum empregado da mesma Directoria, ou de qualquer outra, designado pelos Directores respectivos.

Art. 3°. Ao official archivista incumbe:

1°. Requisitar do seu Director todas as providencias que julgar necessarias para a regularidade e prompta execução do serviço, de que é incumbido.

2°. Requisitar do mesmo Director todos os objectos, de que precisar para o expediente do Archivo.

3°. Ter sempre em dia a classificação dos papeis, que lhe forem remettidos na ordem, e segundo as regras prescriptas nestas Instrucções, de modo que possa satisfazer quaesquer requisições das Directorias.

4°. Conservar no maior asseio os moveis, livros, papeis, mappas e outros documentos que pertencerem ao Archivo.

Para este trabalho, e outros de igual natureza, ser-lhe-ha concedido o serviço de um servente durante as horas do trabalho da Repartição.

5°. Propôr ao seu Director as alterações nestas Instrucções, que a experiencia aconselhar.

6°. Receber, passando recibo no protocollo respectivo, todos os papeis, ou documentos que lhe forem remettidos pelas Directorias.

7°. Passar certidão dos papeis archivados, quando assim ordenar o Ministro e os Directores da Secretaria.

Art. 4°. O archivo compôr-se-ha de quatro grandes reparti-mentos correspondentes ás quatro Directorias; estes reparti-mentos serão numerados, segundo as Directorias a que pertencerem.

Art. 5°. Todos os papeis recolhidos ao Archivo serão classifi-cados por Directorias em seis grandes divisões, como se segue:

1°. Decretos.

2°. Camaras Legislativas, Ministerios, Camaras Municipaes e individuos residentes na Côrte.

3ª. Repartições e estabelecimentos subordinados ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

4ª. Provincias e exterior.

5ª. Petições.

6ª. Consultas do Conselho de Estado e Circulares.

Estas divisões se subdividirão em tantas classes quantas forem as especies que comprehenderem.

As memorias, relatorios, ou quaesquer escriptos relativos aos negocios que correm pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que forem offerecidos por particulares, ou apresentados officialmente, serão archivados na Bibliotheca da Secretaria; ficando, nos maços a que corresponderem seus objectos, as notas que deverão indicar onde se acham archivados.

Art. 6º. Os papeis da 1ª divisão se subdividirão sob a mesma denominação nas seguintes classes:

1ª. Actos do Poder Legislativo.

2ª. Decretos do Poder Executivo.

3ª. Decretos Geraes.

4ª. Portarias.

Os Decretos do Poder Executivo se classificarão em dous maços, dos quaes um comprehenderá os privilegios; e o outro será geral.

Art. 7º. Os da 2ª divisão se classificarão nos seguintes maços:

1º. Camara dos Senadores.

2º. Camara dos Deputados.

3º. Ministerio do Imperio.

4º. " da Justiça.

5º. " dos Estrangeiros.

6º. " da Fazenda.

7º. " da Guerra.

8º. " da Marinha.

9º. Camara Municipal.

10. Côrte.

Neste ultimo maço se archivará a correspondencia de quaesquer autoridades ou individuos do Municipio da Côrte, não especificados nos paragraphos antecedentes.

Art. 8º. Os papeis da 3ª divisão se emmaçarão em tantas partes quantas forem as repartições e estabelecimentos publicos, a que pertencerem.

Da mesma sorte os da 4ª divisão serão classificados, segundo as provincias e os paizes estrangeiros de sua procedencia.

Art. 9º. Os da 5ª divisão subdividir-se-hão em tres classes:

1ª. Deferidos.

2ª. Indeferidos.

3ª. Pennas dagua, cujas petições serão arranjadas alphabeticalmente, e terá cada uma sua numeração especial.

Art. 10. Os da 6ª e ultima divisão serão classificados, uns sob

a rubrica "Consultas do Conselho de Estado", e outros sob a de "Circulares".

Art. 11. A classificação dos papeis será feita sempre por matérias ou objectos.

O papel, em que se tratar de mais de um objecto, será collocado no maço da materia mais importante; e nos maços correspondentes aos demais objectos serão postas notas resumidas do negocio, procedencia do papel, sua data e numero, com declaração do maço em que tiver sido archivado.

Art. 12. Para mais facilitar a busca de qualquer papel, dividir-se-hão ainda as classes em tantos maços, quantos forem os assumptos sobre que versarem, e nas respectivas capas se declarará e objecto.

Art. 13. As petições serão classificadas pelas letras do alphabeto, e cada uma dessas classes se subdividirá em maços correspondentes ás letras iniciaes dos dous primeiros nomes dos peticionarios.

Art. 14. Os maços subsidiarios serão separados por uma capa de papel almaço, no qual se escreverá, além do objecto sobre que versarem os papeis nelle collocados, seu numero, sua procedencia e data, á medida que se forem archivando.

Todos os maços subsidiarios serão reunidos sob uma capa de papel grosso, ou de papelão fino, que terá um rotulo, indicando a respectiva classe.

Art. 15. Todos os papeis de qualquer divisão, que não poderem ser precisamente classificados, formarão uma classe separada sob a denominação de "Diversos objectos".

Art. 16. Os mappas, plantas ou quaesquer outros estudos de engenharia, ou objectos que acompanharem officios serão archivados separadamente dos mesmos officios ou papeis, á que vierem annexos.

No officio se declarará onde os objectos que o acompanhavam ficam archivados, e neste se ligará um rotulo indicando o officio ou papel a que pertencem.

Art. 17. As respostas ás Circulares do Ministerio formarão tantos maços quantas forem as mesmas Circulares, e na capa de cada maço se declarará a data da Circular, e se escreverá um ligeiro extracto do seu objecto.

Art. 18. O archivista não poderá receber nenhum papel que não estiver lançado nos protocollos das Directorias, os quaes serão escripturados na fórma do modelo junto.

Art. 19. Logo que fôr recebido, na conformidade do disposto no artigo antecedente, será o papel immediatamente guardado ao maço da respectiva classe.

Art. 20. O archivista assignará os protocollos das Directorias que acompanharem os papeis findos, que se mandarem archivar, conferindo os ditos papeis na presença de um empregado das mesmas Directorias, que fôr incumbido disso.

A assignatura do archivista nos protocollos o torna responsavel pelos papeis.

Art. 21. Para regularidade do serviço do Archivo, as épocas do recebimento dos papeis de cada Directoria deverão ser diferentes,

cabendo a primeira semana do mez para a remessa dos papeis da Directoria Central, a segunda para a Directoria das Obras Publicas, a terceira para a de Colonisação, e a quarta para a de Correios.

Art. 22. Só podem sahir do Archivo os papeis, que forem pedidos por escripto pelos Directores e Chefes de Secção. O pedido será formulado, segundó os modelos juntos, e collocado no maço, de onde tiver tirado o papel.

Art. 23. Ao Archivo fica annexada a bibliotheca da Secretaria, a qual se comporá:

1º. Dos relatorios dos Ministerios, das Presidencias das Provincias, e de quaesquer outras autoridades publicas.

2º. Das gazetas diarias da Córte assignadas pela Secretaria, e das que são remettidas das Provincias.

3º. Das memorias impressas ou manuscritos, que forem enviados ou offerecidos á Secretaria.

4º. Dos livros e obras que forem adquiridos.

5º. Dos mappas e plantas.

6º. Da Legislação.

Art. 24. Não será recolhida á bibliotheca nenhuma obra ou folheto sem estar encadernado, salvo se não se prestar a isso.

Art. 25. O archivista formará um catalogo de todas as obras que fizerem parte da bibliotheca, e todos os annos irá juntando-lhe um supplemento do que fôr recebendo.

Este catalogo, depois de concluido, será assignado pelo Archivista, e rubricado pelo Director da Directoria Central.

Art. 26. O archivista passará as certidões dos papeis findos archivados, á vista de ordem, ou despacho escripto dos Directores da Secretaria.

Art. 27. O archivista é responsavel, salvo força maior, pelo extravio ou damnificação dos objectos da bibliotheca.

Art. 28. Logo que qualquer livro da bibliotheca exigir nova encadernação, não só para que seja conservado, como tambem para que não estrague os outros, o archivista deverá requisitar por escripto esta providencia do seu Director.

Art. 29. Nenhum livro ou folheto da bibliotheca poderá della sahir sem pedido por escripto dos Directores e Chefes de Secção da Secretaria.

Art. 30. Os extractos dos jornaes diarios, e as minutas das actas da Junta do Ministerio serão archivados em maços separados segundó a ordem chronologica.

Palacio do Rio de Janeiro em 31 de agosto de 1861. — *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

N. 1. Estrada de Ferro

Estrada de Ferro

1861

Julho

1 PERNAMBUCO. Officio do Superintendente de 15 de Janeiro de 1861, q. estão com o empreiteira Furnes.

Estrada de Rodagem

1861

Julho

1

UNIÃO E INDUSTRIA. Officio do Presidente da Companhia de 14 de Fevereiro de 1861, pedindo pagamento da subvenção relativa ao ultimo semestre.

Estrada de rodagem

Obras Publicas Geraes

1861

Julho

1 MINAS. Officio do Presidente da Provincia n. 24 de 7 de Fevereiro. — Concerto de que necessita a estrada do Passa-Vinte.

Obras Publicas
Geraes.

Obras Publicas do Municipio da Côrte

1861

Julho	1	ENCANAMENTO DO BARRO VERMELHO. Officio do Inspector Geral das Obras Publicas de 4 de Fevereiro. — Necessidade de substituir-se alguns tubos que está arruinados.
-------	---	--

Obras Publicas
do Municipio da
Côrte.

N. 2

MODELO PARA O PEDIDO DOS PAPEIS DO ARCHIVO

Directoria em _____ *de* 18

A Secção necessita do _____ do _____
de _____ de 18 _____
que se acha escripturado no livro do Protocollo respectivo sob
numero _____

O DIRECTOR OU CHEFE DE SECÇÃO

N. 3

MODELO PARA O PEDIDO DOS PAPEIS ARCHIVADOS, QUE
NÃO SE ACHAREM NOS PROTOCOLLOS

Directoria em _____ *de* 18

A Secção necessita do _____ do _____
de _____ de 18 _____
sobre _____

O DIRECTOR OU CHEFE DE SECÇÃO

DECRETO LEGISLATIVO N. 1149 — DE 21 DE SETEMBRO DE 1861

Determina que a lei n. 1114, de 27 de Setembro de 1860, decretada para o exercicio de 1861-62, continue em vigor no anno financeiro de 1862-63, em quanto não fôr promulgada a Le' do Orçamento deste exercicio.

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

Art. 1º. A Lei n. 1114 de 27 de setembro de 1860, decretada para o exercicio de 1861-62, continuará em vigor no anno financeiro de 1862-63, emquanto não fôr promulgada a Lei do Orçamento

desse exercicio; considerando-se como parte da mesma Lei as despesas não contempladas nella, mas autorizadas por outras Leis anteriores e posteriores á presente; exceptuando-se os creditos abertos para serviços limitados ao exercicio da referida Lei n. 1114, os quaes não continuarão além do seu termo, e modificando-se algumas das suas disposições na fórma dos seguintes paragraphos:

§ 1º. Fica revogada a autorização concedida pelo paragrapho decimo do artigo decimo primeiro.

§ 2º. O Governo é desde já autorizado:

1º. Para pagar as dividas de exercicios findos liquidadas, e a que se liquidarem no corrente e futuro exercicio.

2º. Para rever o Regulamento do Imposto do Sello, mandado executar pelo Decreto n. 2713 de 26 de dezembro de 1860, não podendo augmentar as taxas nem amplial-as a objectos nelle não comprehendidos.

3º. Para incumbir os escrivães do Civel, cumulativamente com os Tabelliães de Notas, e Escrivães dos Juizes de Paz, sem dependencia de distribuição, de lavrarem as escripturas publicas de compra e venda de escravos. Neste documento não será transcripto por extenso o conhecimento do imposto, declarando-se sómente o seu numero e data, a quantia e a estação arrecadadora.

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

José Maria da Silva Paranhos, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar, Palacio do Rio de Janeiro, em vinte um de setembro de mil oitocentos sessenta e um, quadragésimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

José Maria da Silva Paranhos.

DECRETO N. 2834 — DE 12 DE OUTUBRO DE 1861

Concede ao Barão de Mauá privilegio por 90 annos para a construcção de planos inclinados na Serra da Estrella, da provincia do Rio de Janeiro.

Attendendo ao que me requereu o Barão de Mauá, na qualidade de presidente da Imperial Companhia de Navegação por vapor e Estrada de Ferro de Petropolis, e conformando-me com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 23 do mez passado:

Hei por bem conceder-lhe privilegio por 90 annos, dependente da approvação da assembléa geral legislativa, para a construcção de planos inclinados na Serra da Estrella, provincia do Rio de Janeiro, afim de facilitar o transporte de mercadorias pela referida estrada, mediante, porém, as condições que com este baixam, assignadas por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de Estado, 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, 12 de outubro de 1861, 40° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Condições, com que é concedido ao Barão de Mauá o privilegio para a construcção de planos inclinados na Serra da Estrella, a que se refere o decreto n. 2.834, desta data.

1°. O empresario terá o direito de desapropriar os terrenos de que carecer para os trabalhos de sua empresa, ficando porém dependente de apreciação do Governo Imperial a extensão dos ditos terrenos.

2°. Para o mesmo fim ser-lhe-hão concedidos os terrenos nacionaes que não forem necessarios para o serviço publico; verificada porém esta necessidade, o empresario será obrigado a mudar a direção dos planos inclinados.

3°. Os planos das obras respectivas serão submettidos á approvaçã do Governo Imperial, e o empresario, se lhes der execução antes de approvados, incorrerá a arbitrio do Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou na multa de dous contos de réis, ou na pena de desmanchar tudo quanto tiver feito.

4°. Os planos inclinados serão franqueados ao trafego publico sómente depois de verificado em exame feito por uma comissão nomeada pelo Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que offerecem as necessarias garantias de segurança. A contravenção será punida com a multa de quatro contos de réis.

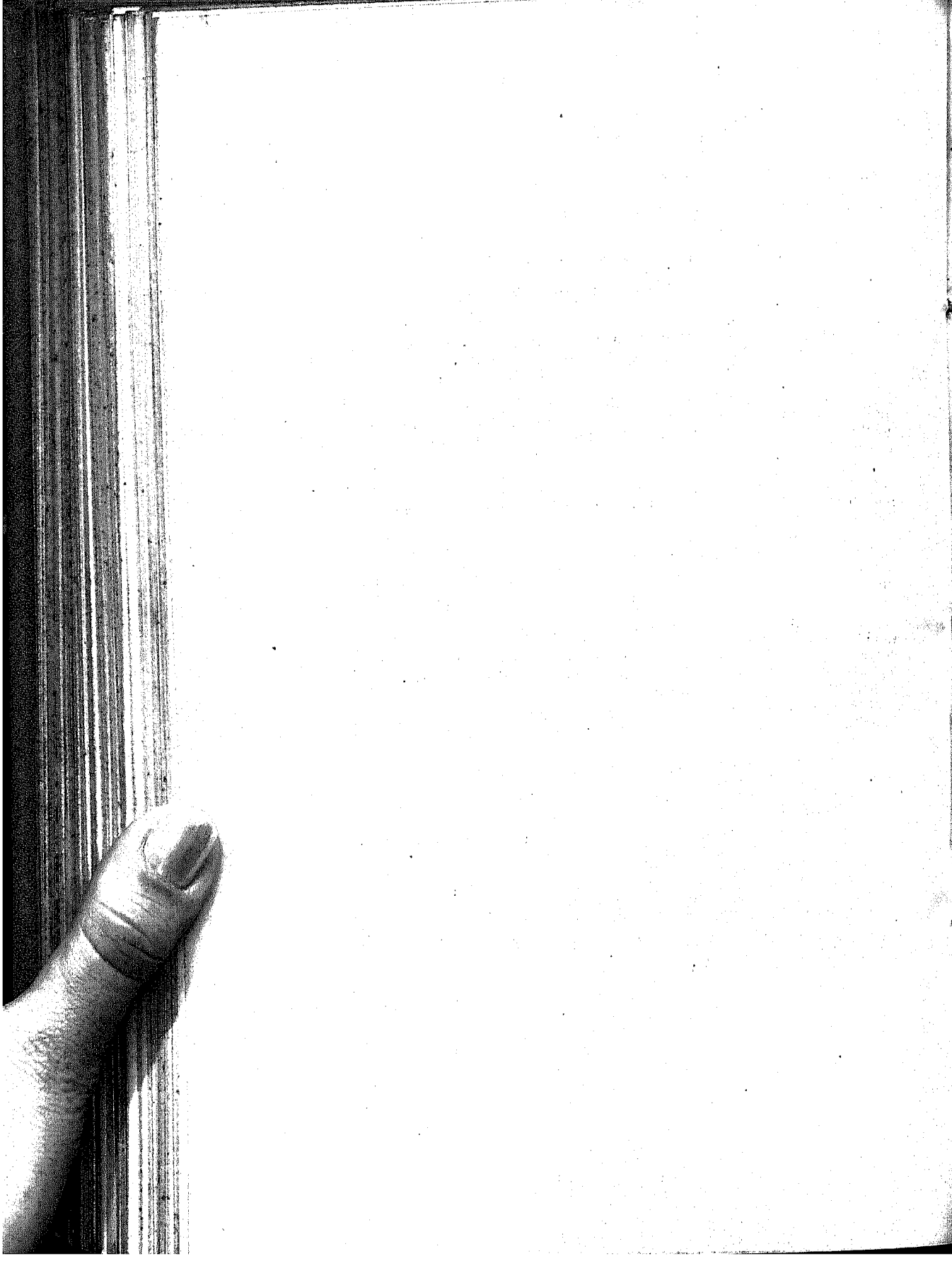
5°. O empresario fica obrigado a acceitar os melhoramentos que se reconhecerem capazes de reduzir a despeza do transporte e os riscos.

6°. O presente privilegio cessará, se os fins da empresa não forem conseguidos: e os terrenos nacionaes que tiverem sido concedidos reverterão para o dominio nacional, sem que o empresario tenha direito á indemnisação ainda das bemfeitorias.

7°. Tambem o privilegio cessará se dentro de seis annos, contados desta data, o empresario não tiver começado os trabalhos de construcção dos planos, e terminado no fim de outros seis annos; e no caso de ser interrompido por um anno o serviço dos ditos planos, quando começarem a funcionar.

Ficam porém salvos os casos de força maior.

Palacio do Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1861. — *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*



1862

AVISO N. 1 — DE 9 DE JANEIRO DE 1862

Dá providencias sobre a abreviação do tempo para a construcção da via
ferrea de S. Paulo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1862. — Illmo. e Exmo. Sr. — Sua Magestade o Imperador tendo-se conformado por sua Imperial Resolução de 28 de dezembro do anno proximo findo com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, relativo ao requerimento em que os contractadores da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby pedem 50.000 £ de premio por cada anno que diminuïrem do prazo marcado para a promptificação da mesma Estrada, Ha por bem declarar: 1º, que ha vantagens para os contractadores e para a Provincia de S. Paulo, e por consequencia para o Estado, em se abreviar o tempo da construcção daquella via ferrea, mas que ellas só existirão para este ultimo, fazendo-se algumas modificações nas condições propostas; 2º, que é necessario que haja proporção entre a quantia com que o Governo ha de contribuir em execução do contracto, e a que terá de pagar proveniente dos juros da garantia, o que por certo não se dará com a quantia de 50.000 £, que deverá por isso ser reduzida; 3º, que se devem contar, nas reduções annuaes propostas, sómente anno por inteiro, não se admittindo fracções de anno, por ser isso inconveniente; 4º, finalmente, que tendo os empresarios contractado com a Directoria da Companhia, deve ser esta ouvida para que depois não venha com reclamações; ficando entretanto dependente da approvação da Assembléa Geral a quantia que houver de ser contractada, como premio, pela antecipação da época em que a Estrada de Ferro, segundo os contractos existentes, deve ficar terminada. O que communico a V. Ex., em resposta ao seu officio de 13 de julho do anno proximo findo.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

— De igual feôr e em data de 8 ao Ministerio da Fazenda.

AVISO N. 2 — DE 9 DE JANEIRO DE 1862

Declara ao Presidente da Provincia de S. Paulo que consulta os interesses do Estado a proposta dos contractantes da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby pedindo o premio de £ 50.000 para abreviar a sua construcção.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1862. — Ilmo. e Exmo. Sr. — Communico a V. Ex., em resposta ao seu officio de 13 de julho do anno proximo findo, que tendo Sua Magestade o Imperador se conformado com o Parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado relativo ao requerimento em que os contractadores da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby pedem 50.000 £ de premio por cada anno que diminuirem no prazo marcado para a promptificação da mesma Estrada: Houve por bem declarar, por Sua Imperial Resolução de 28 de dezembro do anno proximo findo: 1º, que ha vantagens para os contractadores e para a Provincia de S. Paulo, e por consequencia para o Estado em se abreviar o tempo da construcção daquella via ferrea, mas que ellas só existirão para este ullimo, fazendo algumas modificações nas condições propostas; 2º, que é necessario que haja proporção entre a quantia com que o Governo ha de contribuir em execução do contracto, e a que terá de pagar proveniente de juros de garantia, o que por certo não se dará com a quantia de 50.000 £, que deverá por isso ser reduzida; 3º, que se deve contar nas reduções annuaes propostas sómente annos por inteiro; 4º, finalmente, que deve ser ouvida a Directoria da Companhia, para que depois não venha com reclamações, ficando, entretanto, dependente da approvação da Assembléa Geral a quantia que houver de ser contractada como premio pela antecipação da época em que a Estrada de Ferro deve ficar terminada.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 3 — DE 11 DE JANEIRO DE 1862

Ao Presidente da Provincia do Rio de Janeiro, para que informe se nas duas Estradas de Ferro de Mauá e Friburgo tem sido observado o Regulamento de 26 de abril de 1857, e declara que na conformidade delle compete á Presidencia toda a fiscalização para garantir as vidas dos passageiros e valores transportados.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 11 de janeiro de 1862.

Ilmo. e Exmo. Sr. Convido que o Governo Imperial tenha conhecimento de todos os accidentes que se derem nas obras, vias e estações das Estradas de Ferro de Mauá e Nova Friburgo, haja

V. Ex. de remetter a esta Secretaria de Estado, com a possivel brevidade, a relação dos casos notaveis que occorrerem nas referidas Estradas, como sejam os de morte, ferimentos e contusões de passageiros, empregados e de outras quaesquer pessoas, bem como os de collisões, choques e desencarrilhamentos que tiverem lugar durante o mez anterior, incluidos os motivos que foram indicados. Nestes mappas não só se explicam o numero de cada especie de accidentes, como nas observações as causas que os produziram e as providencias tomadas quer para evitar a sua reproducção, quer para a punição dos que a elles tiverem dado causa.

Na palavra accidentes comprehendem-se todos os successos, inclusive o retardamento das sahidas e chegadas dos trens nas diversas estações, os quaes não estiverem de accôrdo com o regulamento e ordens que regem a construcção e custeio da Estrada de Ferro. Convém, finalmente, que V. Ex. informe se naquellas duas Estradas se tem observado o Regulamento de 26 de abril de 1857, na parte relativa á fiscalisação que compete á presidencia para garantir as vidas dos passageiros e valores transportados.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia do Rio de Janeiro.

AVISO N. 4 — DE 14 DE JANEIRO DE 1862

Approva o contracto com alterações feitas pelo Presidente de Pernambuco para transportes, entre a estação das Cinco Pontas e o Bairro do Recife, dos generos conduzidos pela Estrada de Ferro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 1862.

Communico a V. Ex., em resposta ao seu officio de 21 de dezembro proximo passado, que o Governo Imperial conformou-se com as alterações ordenadas por V. Ex. no contracto celebrado pela Companhia da Estrada de Ferro dessa Provincia, e alguns negociantes da praça, para transportes entre a Estação das Cinco Pontas e o Bairro do Recife dos generos conduzidos pela mesma Estrada, afim de dar garantia aos donos dos generos.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 6 — DE 26 DE JANEIRO DE 1862

Providencia sobre a demarcação da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 6 — Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1862.

Em resposta ao seu officio de 31 de dezembro proximo findo, que acompanhou por cópia o do Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, communico a Vm. para o fazer constar ao referido Presidente, que a Directoria, fazendo a demarcação das vias ferreas por medidas inglezas, fixando marcos de milha a milha, e considerando quatro destas equivalentes a uma legua de 3.000 braças, infringio não somente o regulamento approvado pelo Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857, que manda demarcar as Estradas de Ferro de 750 em 750 braças, ou de quarto em quarto de legua de 3.000 braças, como tambem o art. 36. base primeira e setima do contracto de 10 de maio de 1855, que manda cobrar a taxa do frete de generos e do transporte de passageiros por legua de tres mil braças. Tomadas quatro milhas pela legua fixada no contracto ficam cercadas 63.968 braças em cada uma dessas leguas, o que segundo a planta existente nesta Secretaria de Estado deve ter determinado pagamento indevido de fretes e transportes para diversos pontos da linha ferrea. As ta-nues differenças entre unidades, hem que pareçam de nenhum a-cance, quando se tem pequenas quantidades a avaliar, nas grandes apresentam resultados hem sensiveis, e é este um dos motivos, por que tanta exactidão se exige na grandeza das unidades de todas as especies. E comquanto não se devera, á vista do que se acha ex-posto, praticar o que se fez nem era permitido, por tanto tempo, conservar-se o erro commettido; comtudo, tratando-se de estabele-cer um novo systema metrico, que tambem seja adoptado antes de effectuada a nova medição e demarcação da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e de organizar-se a tarifa, segundo os resultados desta medição legitima, inutil talvez venha a ser a despeza que se ha de fazer com a nova demarcação, e por isso acceda Vm., ás reflexões feitas pelo Presidente da mencionada Estrada, no officio citado.

Deus Guarde a Vm.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 7 — DE 28 DE JANEIRO DE 1862

Approva o procedimento do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Per-nambuco oppondo-se a algumas pretensões da Companhia.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PU-BLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 7 — Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 1862.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Tendo merecido a approvação do Go-verno Imperial o procedimento do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, oppondo-se pelas razões que pondera no

officio que acompanhou por cópia o de V. Ex. de 14 do corrente, a que a Companhia concedesse a Waring e Brothers, empreiteiros da construção da 3ª e 4ª Secções da mesma Estrada, uma remuneração para que consintam elles que actualmente seja aberta ao trafego publico a 3ª Secção, allegando que a passagem dos trens por essa parte da linha, ainda não concluida, virá acarretar maiores dispendios a que não se haviam elles obrigado. Assim o communico a V. Ex., em resposta ao seu officio.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

DECRETO N. 2882 B — DE 29 DE JANEIRO DE 1862

Approva as instrucções organisadas para o exame semestral da conta da receita e despeza feita pela directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Convindo estabelecer a regra pela qual devem ser feitos os exames a que o Governo tem direito na fórma do art. 21 do contracto assignado para construção, uso e custeio da Estrada de Ferro D. Pedro II, com data de 10 de maio de 1855, afim de que se possa realisar a idéa de ordem, economia e fiscalisação, expressa no mesmo artigo: Hei por bem determinar que sejam fielmente executadas as instrucções que com este baixam, assignadas por Manoel Felizardo de Souza e Mello, 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.

Palacic do Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 1862, 41º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Instrucções para o exame semestral da conta da receita e despeza feita pela directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Art. 1º. Nos ultimos dias do mezes de junho e dezembro de cada anno será nomeada, pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, uma commissão para o exame da conta da receita e despeza da Estrada de Ferro de D. Pedro II, composta do engenheiro fiscal respectivo, de um official do Corpo de Engenheiros habilitado para este genero de serviço, e de um empregado do Thezouro nomeado pelo Ministro da Fazenda.

Art. 2º. A Commissão tem por fim conhecer:

1º. Se as despesas feitas pela Companhia no semestre a que a conta pertencer estão devidamente lançadas a cargo do capital, ou deduzidas da renda, na fórmula do art. 18 do contracto de 10 de maio de 1855; e hem assim se na receita estão contemplados todos os artigos de renda da Companhia.

2º. Se a companhia tem, na fórmula do art. 11 do mesmo contracto, conta claramente escripturada, da qual se conheça a importancia dos direitos da Alfandega sobre objectos despachados para seu uso de que actualmente é isenta, mas cuja indemnisação deverá fazer nos casos referidos no mencionado contracto.

3º. Se tem construido ramificações ou emprehendido alguma das obras de que trata o art. 7º, e se neste caso as despesas com ellas tem sido lançadas em contas inteiramente distinctas das da estrada de ferro, visto não terem garantia de juros.

4º. Se tem conta especial aberta em seus livros, onde com clareza figurem as concessões gratuitas que o Governo lhe tenha feito de terras devolutas, de outras incluídas em sesmarias e posses, e hem assim do uso das madeiras e outros materiaes existentes nas terras publicas, de que ella tenha precisado para a construcção da estrada de ferro.

5º. Se as chamadas que d'ora em diante se fizerem para a entrada de fundos, sobre as quaes fôr devida a garantia de juros, são exigidas pela necessidade de fazer face ao pagamento dos trabalhos da estrada, depois de provadas perante o Governo.

6º. Se a companhia incorreu, por falta de execução do contracto de 10 de maio de 1855, em multa ou perda do privilegio que lhe devam ser impostas.

Art. 3º. Todas as especies mencionadas no artigo antecedente serão tratadas no relatorio da Commissão com o necessario desenvolvimento, especialmente a que diz respeito á despesa que tiver sido feita por conta do capital ou da renda.

Art. 4º. Se do relatorio da Commissão o Governo entender que a conta apresentada pela Companhia deve ser reformada, o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas a reenviará para esse fim á respectiva Directoria, acompanhada do dito relatorio, para que esta ou reforme a conta ou apresente as razões por que o não póde fazer.

Art. 5º. Se as razões da directoria negando-se á reforma da conta não forem admittidas pelo Governo, terá logar a decisão por arbitros, de que trata o art. 54 do contracto, para o que será a directoria avisada na fórmula das disposições nelle exaradas.

Art. 6º. Se a Commissão não encontrar duvida alguma na conta da receita e despesa, ou no caso de as encontrar, ellas forem satisfeitas pela directoria, o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas immediatamente expedirá aviso ao Thesouro para o pagamento do saldo pertencente á garantia dos 5 %.

Art. 7º. Se, em logar do saldo a pagar, pelo contrario, tiver o Thesoure de entrar na partilha dos lucros, o mesmo Ministro lhe fará a necessaria communicação, e ordenará que a Companhia realíze nos cofres do Thesouro o importe da somma liquidada.

Art. 8º. A conta semestral da Companhia da estrada de ferro

será entregue á Commissão até o dia 5 dos mezes de janeiro e julho, ficando a esta marcado o prazo de 15 dias para os exames e apresentação do relatório.

Palacio do Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 1862. — *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

AVISO N. 8 — DE 8 DE FEVEREIRO DE 1862

Manda que a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II organise uma tarifa que tenha por base a legua de 3.000 braças.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 8 — Rio de Janeiro, 8 de fevereiro de 1862.

Respondendo ao officio que com data de 31 do mez passado V. S., como Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de Dom Pedro II me dirigio, tenho a significar-lhe que o Governo Imperial, sem entrar na apreciação dos motivos que levaram a Directoria a mandar collocar na Estrada os marcos miliares á distancia de uma milha ingleza em vez de 750 braças, como determina o Regulamento de 26 de abril de 1857, está convencido que a esse procedimento presidio certamente a boa fé, e como á Directoria convenha em que ainda conservando-se os marcos nas posições em que actualmente se acham assentados, se poderá sem a menor difficuldade alterar a tarifa de modo que os fretes sejam cobrados tomando-se por base a legua de 3.000 braças, cumpre que quanto antes seja organisaada uma nova tarifa afim de corrigirem-se não só as differenças indicadas por V. S. no seu citado officio, como também as que se verificam tomando-se as distancias de umas para as outras estações. Ficarão desta sorte satisfeitas as disposições do mencionado Regulamento e as clausulas do contracto de 10 de maio de 1855 na parte que se refere ao pagamento dos fretes; guardando-se, porém, a mudança dos marcos para depois da decisão do projecto de lei que manda adoptar no Brasil o systema metrico francez.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 11 — DE 11 DE FEVEREIRO DE 1862

Declara ao Presidente de Pernambuco que quanto antes mande proceder á capitalisação do que se houver despendido nas obras da 2ª Secção da Estrada de Ferro da dita Provincia.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 11 — Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 1862.

Illmo. e Exmo. Sr. — Tendo o Governo Imperial deliberado que a tomada de contas das Estradas de Ferro se effectue nas Pro-

vincias onde ellas se estão construindo, como foi participado a nosso Ministro em Londres por Aviso de 7 de dezembro ultimo, convém que V. Ex. trate quanto antes de fazer a capitalisação do que se houver despendido nas obras da 2ª Secção da Estrada de Ferro dessa Provincia.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 5 — DE 11 DE FEVEREIRO DE 1862

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que foi autorisado o Presidente de Pernambuco a mandar pagar os juros de dous semestres que estão vencidos sobre a 2ª Secção da Estrada de Ferro da referida Provincia.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 1862.

Illmo. e Exmo. Sr. — A' vista do que V. Ex. expõe em seu officio reservado de 6 de janeiro proximo passado, relativamente ao pagamento dos juros de dous semestres que estão vencidos sobre a 2ª Secção da Estrada de Ferro de Pernambuco, sem ter V. Ex. recebido a communicação official de estar feita a capitalisação a que se ordenou ao Presidente daquella Provincia procedesse quanto antes; autoriso a V. Ex. a mandar pagar os ditos juros sob o principio da *milage rate* ficando para ser ajustada no futuro a differença que possa provir não só da extensão exacta da referida 2ª Secção, como tambem das despezas que nesta tiverem sido effectivamente feitas. Quanto á parte do mesmo officio, que se refere ás expressões — Vice-Presidente da Bahia — em lugar de Presidente de Pernambuco, e 1ª Secção em vez de 2ª. V. Ex. terá conhecido facilmente que houve engano de copia nos Avisos em que ellas se acham.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brazil em Londres.

AVISO N. 12 — DE 14 DE FEVEREIRO DE 1862

Declara ao Presidente de Pernambuco que o Governo não está deliborado a conceder garantias ás novas Estradas ou á continuação das actuaes.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 1862.

Illmo. e Exmo. Sr. — Tendo-se nesta data expedido Aviso ao nosso Ministro em Londres, participando em resposta ao seu officio de 4 de dezembro ultimo, que não estando por ora o Governo Imperial deliberado a conceder garantias a novas Estradas, ou á continuação das actuaes, não se acha resolvido a autorisar a exploração do terreno por onde terá de proseguir a actual Estrada de Ferro do Recife ao rio de S. Francisco, evitando assim as despezas que serão de nenhum proveito, ao menos por algum tempo; assim o communico a V. Ex. para que o faça constar ao Superintendente da mesma Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 14 — DE 14 DE FEVEREIRO DE 1862

Ao Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II sobre a reclamação do pagamento dos juros de saldos constantes das contas ainda não liquidadas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 14 — Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 1862.

Accuso a recepção do seu officio de 31 de julho proximo passado, no qual, remettendo a este Ministerio o relatorio da Directoria da mesma Estrada, relativo ao semestre ultimo, declara que não havendo o Governo Imperial pago ainda áquella Companhia os saldos da garantia de juros pertencentes aos semestres que decorreram desde julho de 1858 em diante, havia a mesma Directoria deliberado de accôrdo com o Aviso de 12 de dezembro de 1859 debital-os ao Governo, visto como repula aquelles saldos no mesmo caso dos empréstimos de que trata o referido Aviso, pois que se tivessem sido recebidos pela Companhia, e por isto postos a juro, fariam avultar a sua renda.

Em resposta tenho de declarar a V. S. para ser presente á sobredita Directoria, que a sua deliberação não se pode basear no citado Aviso, que só é applicavel ás quantias tomadas por empréstimo, removidos dos estabelecimentos bancarios em que se achavam; mas se esta razão não bastasse, cumpria que a Directoria tivesse em vista que nem o contracto de 10 de maio de 1855, nem disposição alguma legislativa obriga o Governo a pagar juros de saldos constantes de contas ainda não liquidadas; e que se este precedente se estabelecesse em favor da referida Companhia, seria seguido de graves inconvenientes pela applicação que depois se faria delle a todos os casos de demora de pagamentos que costumam avultar por circumstancias mais ou menos semelhantes ás que se tem dado nas contas da Estrada de Ferro em questão.

Desejando, porém, o Governo accelerar a liquidação das contas ainda não pagas e das que para o futuro forem apresentadas pela mencionada Directoria; communico a V. S. que pelas Instruções approvadas pelo Decreto n. 2882-B de 29 de janeiro proximo pas-

sado, cujo exemplar impresso se lhe remette, foram estabelecidas as regras convenientes para o exame das ditas contas, cumprindo que para esse fim sejam fornecidos á Commissão que o Governo vai nomear, os livros da Companhia e todos os esclarecimentos que precisos forem.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 7 — DE 18 DE FEVEREIRO DE 1862

Ao Ministro brasileiro em Londres determinando que não sejam pagos pelos cofres publicos os Engenheiros Thomas Hunt e Thomas Greener, estabelecendo o direito que tem o Governo Imperial de fazer inspecção a material das Companhias de Estrada de Ferro subvencionadas pelos cofres publicos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 7 — Rio de Janeiro, 18 de fevereiro de 1862.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Communico a V. Ex. que o Governo Imperial, não desconhecendo o direito que tem de fazer inspecção a material das Companhias de Estradas de Ferro subvencionadas ou garantidas pelo mesmo Governo, não acha, entretanto, conveniente que esse direito se converta em um onus, que deve pesar principalmente sobre as respectivas Companhias. A ellas é que cumpre empregar os meios necessarios para serem suppridas do material mais aperfeiçoado e resistente; quanto ao Governo, pela obrigação contrahida de garantir um minimo de juros do capital empregado, cabe o direito de exame e fiscalisação sobre o material; mas esse exame e fiscalisação não pode ser nunca entendido como devendo sempre acompanhar o processo do fabrico de cada uma das machinas e utensis destinados ás empresas das Estradas garantidas. A despeza resultante deste minucioso e seguido exame sobre a especie e qualidade do mineral, o modo de fundir, etc., não póde deixar de ser deduzida do capital garantido, e se por conta do Governo fór ella feita, o resultado será que, além do dito capital garantido, terá o Governo de contribuir com uma quarta parte em beneficio das Companhias.

O facto, citado por V. Ex., da rejeição de uma porção de trilhos incapazes não demonstra a necessidade de um engenheiro mecanico encarregado pelo Governo dos exames do material, mas sim que a Companhia não emprega todo o desejavel cuidado em procurar officinas conceituadas e de reconhecida moralidade.

E' hoje verdade reconhecida que peças de machinas e utensis em grande numero, não podem ser devidamente apreciadas depois de feitas e que o unico meio de não se soffrer decepção com material de má qualidade, é encarregar-se de sua construcção a fabricas de reconhecida probidade e acreditadas pelos seus bons productos.

Nestas circumstancias e sendo necessaria á vista do estado actual das nossas finanças reduzir, tanto quanto fôr possível, as despezas publicas, resolveu Sua Magestade o Imperador que deixera de ser pagos pelos cofres publicos os Engenheiros Thomas Hunt e Thomas Greener e que ás Directorias das Estradas de Ferro, communique V. Ex. esta deliberação afim de que tomem as medidas necessarias para não serem illudidas na recepção dos productos encomendados ás fabricas, convido que não façam encomendas senão ás que gozarem de geral conceito por sua habilidade e probidade, tal deliberação, porém, não infirma de modo algum o direito de inspecção que o Governo tem e do qual V. Ex. usará quando e como julgar mais conveniente, correndo então por conta do Governo as despezas que forem necessarias.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 8 — DE 20 DE FEVEREIRO DE 1862

Determina que as contas da Estrada de Ferro de Pernambuco sejam sempre apresentadas pela Companhia nas épocas marcadas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 8 — Rio de Janeiro, 20 de fevereiro de 1862.

Illmo. e Exmo. Sr. — Tendo-me o Presidente de Pernambuco participado por officio de 12 do corrente que a Companhia da Estrada de Ferro desta Provincia deixára de remetter á Commissão nomeada para proceder á liquidação da garantia dos juros, as contas relativas ao mez de janeiro ultimo, não obstante achar-se determinado que ellas sejam enviadas todos os mezes; cumpre que V. Ex. exija da respectiva Directoria ordens terminantes para que laes contas sejam sempre apresentadas pela Commissão nas épocas marcadas.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 19 — DE 7 DE MARÇO DE 1862

Explicando o procedimento que se teve com alguns Directores da Estrada de Ferro da Provincia de Pernambuco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 19 — Rio de Janeiro, 7 de março de 1862.

Illmo. e Exmo. Sr. — Respondendo ao officio que V. Ex. me dirigio em 12 do corrente, sob n. 24, tenho a significar-lhe que

ficaria sorprendido com a leitura da copia do officio que V. Ex. recebeu em 29 de janeiro proximo passado do Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia, se por outras vezes não houvesse notado nos relatorios da Directoria da mesma Estrada de Ferro muito sensiveis inexactidões, sobre as quaes tem o Governo determinado ao Ministro brasileiro em Londres que faça as necessarias correções. Assim é que em um discurso transcripto no relatorio dos trabalhos da assembléa geral dos accionistas em sessão extraordinaria de 20 de dezembro ultimo, assegurou o Sr. Benson, Presidente da Companhia, que o Governo Imperial consentia no prolongamento da via ferrea da Estação das Cinco Pontas até o Recife, tendo o capital empregado garantia de juro pelo mesmo Governo Imperial, quando o certo é que o Superintendente apenas fez pedido para despezas com exames e explorações do terreno em que essa continuação da Estrada devia assentar, e que nem a isso só annuo o Governo. Demais, o Sr. Bramah deve recordar-se de que, apresentando-me aqui na Côrte um pedido para augmento de capital garantido á Estrada de Ferro de Pernambuco, foi-lhe por mim declarado que, existindo desconfiança de que aos trabalhos e aquisição dos materiaes da Estrada não havia presidido a necessaria economia e espirito de ordem, donde resultaram despezas que se suppunham excessivas em taes circumstancias não era possível tomar o Governo em consideração o seu pedido antes que por um rigoroso exame das contas se verificasse o emprego dos capitães despendidos na construcção da Estrada, accrescentando que só depois do exame poderia o Governo tomar qualquer deliberação definitiva sobre a pretensão manifestada. Nessa occasião, annunciando-me o Sr. Bramah a vinda do Sr. Vereker ao Brasil, disse-lhe eu que a viagem deste cavalheiro parecia-me acarretar á Companhia despezas inuteis, e que pela minha parte não concederia ao Sr. Vereker o que não tivesse cedido ao Sr. Bramah, o qual, durante o tempo de sua superintendencia, havia dado novo e vigoroso impulso aos trabalhos, comportando-se de modo razoavel e digno de attenção. Quando o Sr. Vereker procurou-me para apresentar-me a mesma pretensão de augmento de capital garantido, repeti-lhe o que havia dito ao Sr. Bramah. Apezar, porém, das minhas respostas tão claras e positivas, que, segundo se vê dos despachos a que se refere o Sr. Bramah, no officio de 29 de janeiro, dirigido a V. Ex., foram bem comprehendidas, os Srs. Benson e Vereker na sessão acima mencionada se exprimiram em termos que dão o Governo Imperial comprometido no augmento do capital garantido, fazendo derivar este compromisso da concessão feita pela Companhia ao Governo, de examinar as contas do capital empregado na Estrada. Cumpre notar que esta concessão não foi iniciada por algum daquelles cavalheiros, nem é tão ampla como elles a figuraram. Se o Governo, pelo art. 11, § 3º do Decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853, desistio do direito de examinar o emprego das £ 875.123, garantidas pelo art. 1º das alterações approvadas pelo Decreto n. 1629 de 11 de agosto de 1855, elevando a £ 1.200.000 aquelle capital, reservou para si o de fiscalisar o emprego do augmento. A concessão, pois, quando muito se limitaria ao exame do primeiro capital garantido, o de £ 875.123, porquanto a respeito do accrescimento de £ 324.877, nenhuma duvida se pode suscitar sobre o direito tão expressamente declarado do mais rigoroso exame. E tal concessão teve lugar somente em troca de promessa de considerar o pedido depois de concluidos os exames. Se o Governo Imperial, como parece terem aquelles senhores affir-

mado aos accionistas, está compromettido a augmentar o capital garantido, qualquer que seja o resultado do exame das contas, como é que os Directores em Londres se dirigem ultimamente ao Sr. Bramah, dizendo que elles e os accionistas se acham ansiosos por obter do Governo Imperial alguma declaração no sentido de recomendar ao Corpo Legislativo a questão do augmento de garantia? Não é possível admittir-se que, no caso de haver da parte do Governo Imperial o compromisso de augmento do capital garantido, entrasse no animo dos Directores a mais leve suspeita de quebra daquella promessa; e portanto a notada anciedade não provinha senão da falta do supposto compromisso. Ao que parece pretendeu-se, pelo meio indicado nos despachos citados pelo Sr. Bramah, obter o que até hoje o Governo Imperial não tem querido resolver sem os necessarios esclarecimentos. O Governo Imperial continua animado da melhor vontade para com as Companhias das Estradas de Ferro do Brasil, por serem empresas de grande utilidade publica; e está, portanto, disposto a conceder-lhes os favores que julgar razoaveis, e dentro das forças do Thesouro, que brevemente se verá forçado a recorrer a indeclinaveis e importantes empenhos, e desse seu proposito nada o demoverá por certo, porque assim o exigem sua honra e os mais vitaes interesses do paiz, não se deixando arrastar por outras quaesquer considerações e meios para encargos que não o tomou sobre si e nem julga conveniente aceitar. Com a maior franqueza e precisão se tem o Governo enunciado, e de igual lealdade dão testemunhos os seus actos; tem, portanto, direito de exigir das Directorias a mesma franqueza e escrupulos. Sem que pelo resultado da tomada das contas do capital se reconheça que a administração da Estrada de Ferro de Pernambuco tem com zelo e discrição gerido os negocios que lhe foram confiados, e que o capital garantido é muito inferior ao necessario para as despezas das obras, não é possível que o Governo Imperial tome em consideração qualquer pedido de augmento de capital, e o recomende ás Camaras. É incontestavel que se desgraçadamente o exame das contas trouxer a convicção contraria, o Governo Imperial não obraria a favor dos interesses do Brasil, e nem mesmo dos proprios accionistas, se facultasse meios a quem por factos tiver demonstrado que não os sabe, ou que não os pôde applicar convenientemente. Vê portanto V. Ex. que nenhum passo se pôde dar na questão do augmento do capital garantido para a Estrada de Ferro de Pernambuco, sem que sejam prestados todos os esclarecimentos indispensaveis para que o Corpo Legislativo do Brasil seja devidamente informado das causas que trouxeram os embarços que se allegam por parte da empresa, da necessidade do auxilio pretendido, da importancia deste e das garantias de sua exacta e discreta applicação. Além das faltas de precisão que acabo de apresentar encontram-se nos discursos pronunciados pelos Srs. Benson e Vereker muitas outras que convém rectificar. Entre estas é notavel a seguinte; diz o Sr. Vereker que, em uma conferencia havida commigo, eu lhe aconselhára que seguisse para Pernambuco, onde existiam duvidas a respeito da posição da linha ferrea; o facto, porém, passou-se de modo diverso. O Sr. Vereker, fallando ácerca dos negocios da Companhia, participou-me que tencionava ir para Pernambuco; e eu lhe respondi que, visto nada se poder de prompto resolver sobre a questão que o trouxera ao Brasil, não havia razão para se demorar na Côte. É esta a expressão dos factos a que alludem os cavalheiros que acima men-

cionei: bem como as disposições em que se acha o Governo Imperial a respeito da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, o que communico a V. Ex. afim de que faça sciente ao Sr. Bramah.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 23 — DE 7 DE MARÇO DE 1862

Ao Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, resolvendo algumas duvidas apresentadas pela mesma Directoria relativas ás Instrucções approvadas pelo Decreto n. 2.882 B de 29 de janeiro ultimo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Seção — N. 23 — Rio de Janeiro, 7 de março de 1862.

Em seu officio de 13 de fevereiro proximo findo communicame V. S. que a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro da D. Pedro II representa sobre os seguintes pontos relativos ás Instrucções que foram approvadas pelo Decreto n. 2882-B de 29 de janeiro ultimo para a verificação das contas semestraes da referida Estrada: 1º, que o art. 2º, § 2º suppõe á Companhia a obrigação de escripturar em seus livros o valor dos direitos de importação de que a isenta o art. 11 do seu contracto: o entretanto a Directoria julga que tal obrigação lhe não compete; 2º, que o § 4º do mesmo art. 2º importa pôr em duvida direitos da Companhia claramente definidos em seu contracto, pois suppõe a obrigação que não existe em caso algum de restituir o valor das terras comprehendidas em sesmarias e posses; 3º, finalmente, que não pôde ser cumprida a disposição do art. 8º, tendo já a experiencia demonstrado a completa impossibilidade de organizar as contas de um semestre nos cinco primeiros dias do seguinte. Em resposta cumpre-me declarar a V. S. para que o faça constar á mesma Directoria: 1º, que o art. 11 do contracto de 10 de maio de 1855 não isenta a Companhia de escripturar o valor dos direitos de importação: as palavras — organizar-se-ha uma conta dos valores assim obtidos do Thesouro que tenham de ser restituídos, etc. — não querem dizer que essa obrigação compete somente a quem concede taes favores, mas tambem a quem os obtem. E' sabido que a escripturação de qualquer empreza não é outra cousa mais do que a historia methodicamente traduzida em algarismos, e de tudo que lhe possa mais ou menos interessar; e como os onus que tem de ser satisfeitos em certas e determinadas circumstancias são objectos de importancia para a empreza, é evidente que falha e incompleta será a escripturação que os não registrar. Assim, tanto pelo artigo citado, como pela natureza da escripturação mercantil, não pôde a Directoria deixar de incluir na sua escripturação os valores obtidos do Thesouro, e que tenham de ser restituídos. Nem isenta dessa obrigação a circumstancia de haver uma escripturação

regular nos livros da Alfandega; porque nenhuma casa commercial deixa de escripturar todas as suas transacções, ainda que algumas dellas tenham sido lançadas em livros de outra casa com que se ache em relação. De acto algum do Governo se pôde deduzir que tenha sido reconhecida a não obrigação da Companhia da escripturação em questão, pois que nunca o declarou expressamente; e o não ter-se notado essa falta não significa approvação tacita, sendo certo que ainda agora é que vai uma commissão liquidar as contas e confrontal-as com a escripturação; 2ª, que as Instrucções ultimamente decretadas não exigem indemnisação alguma a respeito de terras incluídas em sesmarias e posses e cedidas gratuitamente; mas sim e apenas que a Companhia tenha escripturação do valor dellas para complemento de sua historia e para conhecimento dos Poderes do Estado; 3ª, emfim, que fazendo-se no principio de cada mez o lançamento da despeza e receita do anterior, no fim do semestre, só restará a lançar a do ultimo mez; e então parece que cinco dias serão sufficientes para esse trabalho e para a organização e apresentação das contas ao Governo. Accresce que havendo a Directoria em data de 8 de janeiro ultimo convidado os accionistas para no dia 15 receberem o dividendo do semestre findo em dezembro anterior, e tendo por consequencia naquelle dia 8 conhecimento do quantum do dividendo, conhecimento proveniente da escripturação, poderá a Directoria com mais algum esforço conseguir que a mesma escripturação satisfaça no dia 5 as necessidades que hoje são por ella satisfeitas no dia 8. Entretanto, se, apezar desse esforço, não se puer obter o resultado que se deseja, nenhuma duvida terá o Governo em conceder mais alguns dias.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 29 — DE 2 DE ABRIL DE 1862

Explica o espirito dos Avisos expedidos sobre a questão da tomada de contas da Estrada de Ferro de Pernambuco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 29 — Rio de Janeiro, 2 de abril de 1862.

Pelo officio de V. Ex. de 7 do mez passado me foi enviado o relatorio, que sobre as contas da receita e despeza do custeio da Estrada de Ferro dessa Provincia, pertencentes ao semestre decorrido de agosto proximo findo a janeiro deste anno, apresentou a V. Ex. a respectiva Commissão. Com o Aviso deste Ministerio, dirigido a V. Ex. em 7 de março ultimo, e que já lhe deve ter chegado ás mãos, fica respondido o seu mencionado officio não só

na parte que diz respeito á approvação do systema adoptado pela Commissão no desempenho de suas funcções, como tambem no topico que se refere á remessa directa para Londres dos relatorios por ella entregues a V. Ex. Deduzindo-se da leitura dos ultimos trabalhos da Commissão, que me teem sido remettidos por V. Ex., que ainda não foi bem comprehendido o espirito de alguns Avisos expedidos por esta Secretaria de Estado, e que tratam da questão da tomada de contas da Estrada de Ferro de Pernambuco, cumpre que sejam elles explicados, afim de que se lhes dê a devida intelligencia. Os Commissarios, nomeados por Aviso de 13 de dezembro de 1861, teem tres encargos diversos a desempenhar: 1º, exame e tomada das contas da receita e despeza do custeio da Estrada; 2º, exame e verificação do capital despendido nas differentes seções da Estrada, quando em sua construcção se tenha empregado o acrescimo de 324.877 £, garantido pelo Decreto n. 1029 de 11 de agosto de 1855; 3º, verificação do emprego da somma de 875.123 £, garantida pelo Decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853.

Os dous primeiros encargos pertencem a uma Commissão composta dos commissarios designados pelo Governo Imperial e dos Delegados da Companhia: o terceiro compete a uma outra Commissão de que são membros sómente os mesmos commissarios do Governo, coadjuvados porém pelos Delegados da Companhia sempre que fôr necessario que estes prestem informações acerca dos pontos que precisarem ser esclarecidos. A primeira Commissão, reunindo todo os documentos comprobatorios, tratará de examinar as contas do custeio da Estrada, de modo que até o dia 10 de cada mez estejam em poder de V. Ex. o relatorio e balancete, por ella organisados da receita e despeza do mez antecedente, afim de serem por V. Ex. enviados ao nosso Ministro em Londres no primeiro paquete que para Inglaterra passar por essa Provincia depois do referido dia 10. Além desses trabalhos a Commissão confeccionará no fim de todos os semestres um relatorio geral e balanço demonstrativo da receita e despeza do custeio da Estrada; estes documentos tambem serão entregues a V. Ex. para na primeira oportunidade serem remettidos ao dito Ministro em Londres. A mesma Commissão dará semestralmente a V. Ex. em relatorio, conta do que houver encontrado sobre o emprego do acrescimo do capital garantido pelo citado Decreto de 11 de agosto de 1855, e despendido na construcção da via-ferrea. Este relatorio, hem como as copias authenticas dos relativos ás contas de custeio, serão por V. Ex. transmittidos a esta Secretaria de Estado. Quanto á segunda Commissão, como pela natureza de seu encargo tenha de proceder a severo e acurado exame, e careça para esse fim de um periodo de tempo difficil de fixar-se previamente, V. Ex. me determinará que apenas concluidos os seus trabalhos, informe circumstanciadamente a este Ministerio acerca do resultado que houver conseguido. Convém que V. Ex. recomende a esta commissão que procure reconhecer o verdadeiro valor das obras feitas, e que faça a comparação entre elle e o que constar ter-se despendido. Os embaraços que se encontravam quando a tomada das contas tinha lugar em Londres, oppõem-se agora a que de lá se remetam os documentos comprobatorios para serem examinados em Pernambuco; é, portanto, necessario que V. Ex. declare á Commissão encarregada de verificar as contas do custeio da Estrada de Ferro, que de Londres só poderá vir um balanço demonstrativo semelhante aos que de Pernambuco devem ser para allí enviados, e não

os documentos comprobatorios ou suas copias; e é isto o que se teve em vista determinando-se que as contas fossem tomadas nos lugares em que as despezas se effectuaram.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Vice-Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 30 — DE 2 DE ABRIL DE 1862

Recommenda que nenhum transporte gratuito se faça de objectos para uso particular dos empregados da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, qualquer que seja o seu volume, sem o competente — passe — ou permissão por escripto.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 30 — Rio de Janeiro, 2 de abril de 1862.

Illmo. e Exmo. Sr. — Com o officio de V. Ex. de 7 de março findo foi-me presente o que a V. Ex. endereçou o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia em 6 do referido mez, representando contra os abusos, que se tem praticado relativamente ao transporte gratuito de objectos para uso particular dos empregados da Companhia, qualquer que seja o volume e o peso dos mesmos objectos. E em resposta, declaro a V. Ex. que, sendo justas e attendiveis as observações pelo dito Engenheiro enunciadas no seu officio sobre semelhante pratica, que nenhuma disposição de lei, ou de contracto celebradas com a Companhia, autorisa, deve V. Ex. adoptar-as, e determinar que nenhum transporte se faça da especie de que se trata, sem que seja acompanhado do competente — passe — ou permissão por escripto, visto como tal medida é indispensavel á organização da estatistica da linha, e só por meio della se poderá obviar aos abusos que se tem dado.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 31 — DE 3 DE ABRIL DE 1862

Permite que se ponha em execução, até ulterior deliberação, o regulamento e tarifas organisadas para a Estrada de Ferro de Pernambuco pelo respectivo Engenheiro Fiscal.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 31 — Rio de Janeiro, 3 de abril de 1862.

Illmo. e Exmo. Sr. — Pelo officio de V. Ex. de 19 de março findo fiquei inteirado de que, achando-se em estado de ser entregue

ao transitio a 3ª Secção da Estrada de Ferro dessa Provincia, á vista do exame e experiencias, a que procedera o respectivo Engenheiro Fiscal, como lhe foi por elle communicado, concedera V. Ex. a necessaria autorisação para ser aberta no dia 25 daquello mez, sob as condições determinadas no meu Aviso de 10 de outubro do anno passado; e bem assim de que por essa occasião permittira V. Ex. que se puzessem em vigor, até ulterior deliberação do Governo Imperial o regulamento e tarifas que o mesmo Engenheiro Fiscal organisou por ordem do Ministerio a meu cargo.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 22 — DE 4 DE ABRIL DE 1862

Declara que para ser aberta ao trafego qualquer secção da Estrada de Ferro, deve a porção della feita ter pelo menos tres leguas de 18 ao gráo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 4 de abril de 1862.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Com o officio de V. Ex. de 7 de fevereiro ultimo foi-me igualmente presente o que a V. Ex. dirigio o Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia, propondo a abertura do trafego de uma parte da 4ª Secção; bem como a informação, que sobre este objecto prestou o respectivo Engenheiro Fiscal. Em resposta declarei a V. Ex. que, determinando a condição 19ª do Decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853 que, para ser aberta ao trafego qualquer secção, deve a porção de Estrada feita ter pelo menos tres leguas de 18 ao gráo e não excedendo de seis a sete milhas inglezas a parte da 4ª Secção, a que se refere a proposta do Superintendente, como elle proprio e o Engenheiro Fiscal reconhecem, não póde por isso ser attendida a referida proposta, tanto mais que, não tendo sido revogada, nem modificada, no sentido das reflexões constantes do Aviso deste Ministerio de 30 de outubro do anno passado, a condição 5ª prescripta por essa presidencia por occasião da abertura das outras secções, nos termos da qual nenhuma mais, além das que entrassem em serviço em 10 de setembro do mesmo anno, se abriria, sem que fossem observadas as condições antecedentes, a concessão, ora pedida, iria contrariar a doutrina da citada condição 5ª, ha tão poucos mezes imposta, visto informar o Engenheiro Fiscal que ainda não estão concluidas algumas das obras exigidas pela presidencia, que aliás não são de mera conservação ou aperfeiçoamento, mas sim de segurança para a Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 16 — DE 5 DE ABRIL DE 1862

Declara que o Governo estuda os meios de empregar os operarios da Estrada de Ferro na abertura de estradas vicinaes para communicar os centros productores de assucar com a via ferrea, e de formar ao longo da Estrada colonias agricolas de nacionaes e estrangeiros.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 16 — Rio de Janeiro, 5 de abril de 1862.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Pelo meu Aviso datado de 13 de março findo já dei conhecimento a V. Ex. da recommendação que fiz ao Presidente da Provincia da Bahia para informar com urgencia qual a maneira mais conveniente de estabelecer no serviço da lavoura os tres mil operarios, que actualmente se acham occupados nos trabalhos da Estrada de Ferro da referida Provincia, visto ser da maior importancia que se lhes assegure emprego antes de dar-se o caso de serem despedidos quando se concluirem as obras. Agora cabê-me accrescentar, em resposta ao seu officio de 30 de janeiro deste anno, que o Governo Imperial estuda os meios de empregar aquelles operarios na abertura de estradas vicinaes para communicar os centros productores do assucar com a via ferrea por empresas particulares, bem como de formar ao longo da Estrada colonias agricolas compostas de nacionaes e estrangeiros.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 21 — DE 8 DE ABRIL DE 1862

Declara que ao Governo não assiste o direito de autorisar, sem o consenso do Corpo Legislativo, o emprego de qualquer quantia, que póda ser considerada receita ordinaria ou extraordinaria da Companhia em beneficio do Monte Pio dos empregados e operarios da Estrada de Ferro de Dom Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 21 — Rio de Janeiro, 8 de abril de 1862.

Com o officio de V. S. de 21 de fevereiro ultimo foi-me presente a representação, em que a Directoria do Monte Pio dos Empregados e Operarios da Companhia da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, pede que lhe sejam entregues as quantias provenientes de salarios de trabalhadores que deixaram de ser pagas por falta de comparecimento, bem como as que forem de ora em diante arrecadadas da mesma procedencia, ou, quando isto não possa ser, que se lhe conceda como auxilio o juro que renderem taes quantias depositadas nos cofres da Companhia. E em resposta declarei a V. S., afim de que o faça constar á referida Directoria, que, comquanto não desconheça a utilidade da instituição do Monte Pio

de que se trata, ao Governo contudo não assiste o direito de autorisar, sem o consento do Corpo Legislativo, o emprego de qualquer quantia, que pôde ser considerada receita ordinaria ou extraordinaria da Companhia, em beneficio da mesma instituição, e que não pertencendo os juros, que taes quantias vencem, aos que deixaram de recebel-as em tempo, quando venham por ellas, por isso que esses juros entram na regra geral dos bens sem dono, deve a importância delles, por pequena que seja, ser entregue ao Thesouro Nacional para allivial-o do onus da garantia, a que se acha sujeito; e nem outro destino é licito o Governo dar-lhe, posto que digno de attenção seja realmente o indicado pela Directoria, sem que para isso o autorise o Poder Legislativo.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de Dom Pedro II.

AVISO N. 19 — DE 12 DE ABRIL DE 1862

Declara que a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco compete providenciar sobre o levantamento dos fundos necessarios para continuação da Estrada além do termo das primeiras vinte leguas, e que o Governo não se sobrecarregue com nova garantia de juros.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 19 — Rio de Janeiro, 12 de abril de 1862.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Em referencia ao objecto da entrevista, que com V. Ex. tiveram nessa Legação o Sr. John Samuel, Presidente, e Mr. Vignolles, Engenheiro em Chefe da Companhia da Estrada de Ferro da Provincia da Bahia, e na qual se tratou, sem caracter official, dos exames preliminares, feitos ha tempos sob a direcção do dito Engenheiro, nas terras entre Alagoinhas e do rio de S. Francisco, para o prolongamento da via-ferrea até este rio, cumpre que V. Ex. signifique á Directoria da Companhia, que a ella compete providenciar sobre o modo por que hão de ser levantados os fundos necessarios para a continuação da Estrada além do termo das primeiras vinte leguas; podendo V. Ex. accrescentar que o Governo Imperial não se sobrecarregará com nova garantia de juro, visto não lh'o permittirem as circumstancias actuaes do paiz. O que declaro a V. Ex. em resposta ao seu officio de 4 de janeiro deste anno.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 36 — DE 16 DE ABRIL DE 1862

Recomenda que na prisão dos machinistas da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco se proceda com a maior circumspecção.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 36 — Rio de Janeiro, 16 de abril de 1862.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Cumpre que V. Ex. recomende ás autoridades policiaes que, quando tiverem de proceder á prisão dos machinistas empregados na Companhia da Estrada de Ferro dessa Provincia, por occasião de occurrencias de que resultem mortes, ferimentos, e outros accidentes sujeitos á sanção penal, se hajam sempre com a maior circumspecção, sem quebra, todavia, da Lei, e da protecção que se deve á segurança e vida das pessoas que transitam pela referida Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

DECRETO N. 2911 — DE 23 DE ABRIL DE 1862

Abre ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito supplementar de 80:280\$000 para a verba — Secretaria de Estado, do actual exercicio.

Tendo ouvido o Meu Conselho de Ministros, Hei por bem, na conformidade do art. 4º da Lei n. 589 de 9 de setembro de 1850, abrir ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito supplementar da quantia de oitenta contos duzentos e oitenta mil réis, para occorrer, no actual exercicio, ás despezas com a verba Secretaria de Estado.

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, assim o tenha entendido, e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, aos vinte tres de abril de mil oitocentos sessenta e dous, quadragesimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

**Demonstração da despesa com a verba Secretaria de Estado do
Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas
durante o exercicio de 1861-1862**

DESPEZA A FAZER

Com os vencimentos do Ministro	12:000\$000	
Idem do Consultor	6:000\$000	
Idem de 4 Directores	20:000\$000	
Idem de 6 Chefes de Secção	21:600\$000	
Idem de 9 Primeiros Officiaes	30:600\$000	
Idem de 8 Segundos ditos	20:000\$000	
Idem de 9 amanuenses	14:400\$000	
Idem de 1 porteiro	1:600\$000	
Idem de 1 ajudante do mesmo	1:200\$000	
Idem de 6 continuos	4:800\$000	
Idem de 3 correios	3:600\$000	
Para gratificação e arreios aos ditos correios, á razão de 150\$000	450\$000	
Para a diaria de 1\$000 aos mesmos quando estiverem em serviço	1:095\$000	
Para a impressão do relatório e outras peças officiaes	20:000\$000	
Papel, pennas, tinta, etc.	7:255\$000	
Para gratificar a dous empregados que servem no Gabinete do Ministro, sendo um com 1:800\$000, e outro com 3:600\$000 annuaes	5:400\$000	170:000\$000

A DEDUZIR:

Importancia mandada pôr á disposição deste Ministerio pelo do Imperio, como consta do Aviso de 1 ^a de agosto de 1861	40:000\$000	
Idem, idem, pelo da Justiça, como tambem consta do Aviso de 14 do dito mez	49:720\$000	89:720\$000
<i>Deficit</i>		<u>80:280\$000</u>

2^a Secção da Directoria Central do Ministerio da Agricultura,
Commercio e Obras Publicas, em 23 de abril de 1862.

Bernardo José de Castro.

DECRETO N. 2913 — DE 23 DE ABRIL DE 1862

Ampla algumas disposições do Regulamento para a fiscalização da segurança,
conservação e policia das estradas de ferro, approvado pelo decreto n. 1930
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 pôde 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 a fiscalisação 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 fiscalisação da segurança, conservação e policia das estradas de ferro, approved 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, do modo que a viagem não possa, por sua falla, começar na hora marcada, será punido com prisão de quinze 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 se obrigaram 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 de 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 diante 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 approved, 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.*

DECRETO N. 2915 — DE 23 DE ABRIL DE 1862

Autorisa a construcção de um caminho de ferro provisório em cima da serra desde Joaquim do Alto até ao Brandão.

Attendendo ao que representou a directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II:

Hei por bem autorisá-la para mandar construir um caminho de ferro provisório em cima da serra, entre Joaquim do Alto e o lugar denominado o Brandão, contornando o grande tunnel, na conformidade do orçamento e planta que apresentou, os quaes ficam approvados.

Para cobrir as despesas da execução deste caminho e a mesma autorisada a elevar ao duplo a taxa, por legua e arroba, das mercadorias que forem transportadas desde a barra do Pirahy até a estação de Joaquim do Alto.

A taxa assim elevada será cobrada sómente enquanto o tunnel grande não fôr concluído.

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, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, 23 de abril de 1862, 41^o da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

AVISO N. 22 — DE 30 DE ABRIL DE 1862

Declara que não pôde ser levada a effeito a construcção do ramal projectado entre a estação da Estrada de Ferro de D. Pedro II, no Campo de Sant'Anna e a Praia.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 30 de abril de 1862.

Foi-me presente o officio datado de 31 de julho do anno passado, no qual, por parte da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, representa V. S. sobre a necessidade de tomar-se uma decisão definitiva a respeito da construcção do ramal projectado entre a estação do Campo de Sant'Anna e a Praia, por isso que, no caso de ser abandonada semelhante idéa, cumprirá investigar o melhor meio e occasião de alienar as propriedades adquiridas, para o fim de alliviar o Thesouro Nacional dos onus que sobre elle pesa, e quando hajam de completar-se as desapropriações, maiores sacrificios poderão resultar de qualquer demora com os novos interesses que terão de surgir. E em resposta, cabe-me declarar a V. S. que, não comportando as circumstancias actuaes do paiz e da Companhia que semelhante ramal seja levado

a effeito, á Directoria fica livre dispôr das propriedades desapropriadas como mais conveniente lhe parecer.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 24 — DE 9 DE MAIO DE 1862

Mandando observar as disposições do art. 1º § 9º da Lei de 26 de junho de 1852 e do art. 12 do contracto de 10 de maio de 1855 que prohibe o emprego de braços escravos na construcção e conservação da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 24 — Rio de Janeiro, 9 de maio de 1862.

Ilmo. Sr. — Recebi o officio que a Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II me dirigio em 12 de março deste anno, e bem assim a copia do contracto celebrado entre V. S. como Presidente da mesma Directoria e o Deputado Angelo Thomaz do Amaral, como empresario, para a construcção de 33 milhas do leito da referida Estrada de Ferro na 3ª Secção, começando na passagem do rio Parahyba, na fazenda do Paraiso, e terminando na estaca numero 2645 na margem esquerda do dito rio, pouco abaixo da villa da Parahyba do Sul.

Por esta occasião recommendo a V. S. faça observar as disposições do art. 1º § 9º da Lei de 26 de junho de 1853, e do artigo 12 do contracto de 10 de maio de 1855, em virtude das quaes é expressamente prohibido o emprego de braços escravos na construcção e conservação dessa Estrada de Ferro.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 2922 — DE 10 DE MAIO DE 1862

Crêa um corpo de engenheiros civis ao serviço do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e approva o respectivo Regulamento.

Em virtude do que dispõe o art. 4º do Decreto n. 2748 de 16 de fevereiro de 1861. Hei por bem crear um corpo de engenheiros civis ao serviço do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e Approvar o respectivo Regulamento, que com este baixa, assignado por Manoel Felizardo de Souza e Mello, Conselheiro de

Estado, 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 dez de maio de mil oitocentos sessenta e dous, quadragesimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Regulamento do Corpo dos Engenheiros Civis

CAPITULO I

Do pessoal tecnico

Art. 1º. O Corpo de Engenheiros Civis, de que trata o art. 4º do Decreto n. 2748 de 16 de fevereiro de 1861, constará, no maximo de:

2 Inspectores Geraes.

6 Engenheiros de 1ª classe.

12 ditos de 2ª dita.

20 ditos de 3ª dita.

20 Conductores de 1ª dita.

20 ditos de 2ª dita.

§ 1º. Em cada anno será regulado o numero dos Engenheiros de 2ª e 3ª classes e o de conductores, que devem ser empregados, de modo que a despeza total que se tenha de fazer com o pessoal do Corpo não exceda a 10% da quota votada nesse anno pela Assembléa Geral Legislativa para as Obras Publicas, tanto do municipio da Côrte, como das provincias.

§ 2º. Emquanto por lei não fôr fixado o pessoal do Corpo, os individuos que forem empregados como Engenheiros de 2ª e 3ª classes e como Conductores, serão considerados addidos, e servirão por commissão.

§ 3º. A primeira nomeação de Engenheiros e Conductores será de livre arbitrio do Governo, e feita d'entre os individuos que tiverem as precisas habilitações. As vagas que depois se forem dando, serão preenchidos pelos Engenheiros e Conductores das classes immediatamente inferiores, sendo metade por antiguidade e metade por merecimento, e não podendo então individuo algum entrar para o Corpo senão na qualidade de Engenheiro de 3ª classe ou Conductor de 2ª e precedendo concurso; poderão entrar, porém, para o Corpo de Engenheiros, precedendo tambem concurso, na qualidade de Conductor de 1ª classe os individuos que tiverem as habilitações exigidas no paragrapho seguinte, e neste caso com elles concorrerão os Conductores de 2ª classe.

§ 4º. Só poderão ser Inspectores Geraes e Engenheiros de qualquer das classes os individuos que tiverem o curso de Engenharia Civil pela actual Escola Central ou pelas antigas Academia e Escola Militar, que precederem a esta, ou os que apresentarem titulos de

escolas estrangeiras acreditadas, pelos quaes mostrem ter habilitações iguaes ás daquelles.

§ 5º. O Governo poderá tambem empregar no Corpo de Engenheiros Civis e estrangeiros que tenham a necessaria aptidão e reconhecido merecimento, tendo elles então as mesmas vantagens que os nacionaes.

§ 6º. Os Inspectores Geraes serão sempre livremente nomeados pelo Governo.

§ 7º. Os Conductores de 1ª classe não poderão passar a Engenheiros de 3ª, sem que em exames prévios mostrem possuir os conhecimentos theoreticos e praticos necessarios ao desempenho de todas as funções e trabalhos de que pode ser incumbido um Engenheiro dessa classe. Serão, porém, dispensados de taes exames os que tiverem as habilitações a que se refere § 4º.

§ 8º. A nomeação dos Inspectores Geraes e dos Engenheiros de 1ª e 2ª classe, assim como a sua demissão, será por Decreto; a nomeação e demissão dos Engenheiros de 3ª classe e Conductores será por portaria do Ministro.

§ 9º. Um dos lugares de Engenheiro de 2ª classe será preenchido por um architecto de escolha do Governo, precedendo concurso entre quaesquer individuos competentemente habilitados; não poderá, porém, este funcionario ter acesso sem que se ache nas condições do § 4º.

§ 10. A substituição nos impedimentos e faltas dos empregados do Corpo de Engenheiros Civis se fará na ordem em que estão elles collocados no quadro, que se acha no principio deste artigo, tendo-se sempre em vista a antiguidade em cada uma das categorias, salvo quando o Governo determinar o contrario.

§ 11. Os Engenheiros e Conductores serão conservados emquanto bem sobrevirem: e além das penas de advertencia, reprehensão em particular ou publica, suspensão, e demissão imposta administrativamente, não estarão sujeitos a outras que não sejam as da legislação geral.

Art. 2º. Os empregados de que trata o artigo antecedente, perceberão os vencimentos designados na tabella junta.

§ 1º. O soldo dos Officiaes Militares que servirem no Corpo de Engenheiros Civis, ficará comprehendido nos vencimentos da dita tabella; e quando a Assembléa Geral Legislativa determinar as condições com que os empregados do mesmo Corpo poderão aposentar-se os mencionados Officiaes, não contarão tempo senão para a reforma ou para aposentadoria, segundo optarem.

§ 2º. Os empregados do Corpo de Engenheiros Civis, quer sejam paisanos, quer militares, só perceberão as gratificações e transportes, de que trata a referida tabella, quando se acharem effectivamente em exercicio, ou em marcha para o serviço que lhes fór determinado. Nos casos de licença, molestia e faltas justificadas só poderão perceber o ordenado fixo. Todavia terão direito ao vencimento integral, se as faltas forem occasionadas por motivo de serviço publico não gratificado, ou pelo da pessoa de Sua Magestade o Imperador.

§ 3º. Os Engenheiros que o Governo empregar extraordinariamente fóra do quadro do Corpq terão vencimentos nunca superiores

aos que a mesma tabella fixa para a classe em que forem considerados, segundo a importancia da commissão de que estiverem incumbidos.

§ 4º. Os vencimentos dos Fiscaes das Estradas de Ferro e outras empresas de grande importancia, continuarão a ser os mesmos que se acham estabelecidos, enquanto se conservarem os actuaes funcionarios. Os Fiscaes, porém, que para o futuro forem nomeados, serão equiparados em vencimentos e categoria aos Engenheiros de 1ª ou 2ª classe, podendo ser ou não incluídos no quadro do Corpo conforme determinar o Governo.

Art. 3º. O serviço que compete ao Corpo de Engenheiros Civis, será distribuído pela maneira seguinte:

§ 1º. Dos dous Inspectores Geraes um ficará residindo junto ao Ministerio e incumbido da direcção do Archivo Central das Obras Publicas, e o outro será encarregado de percorrer e inspecionar as differentes obras e inspecções departamentais e especiaes; podendo esse serviço se alternado entre os dous, se assim o Governo julgar conveniente.

§ 2º. Os Engenheiros de 1ª classe são destinados a ser não só Chefes da Inspecção da Corte e da outras de maior importancia, como Fiscaes das grandes empresas subvencionadas ou protegidas pelo Governo.

§ 3º. Os Engenheiros de 2ª classe serão Chefes das Inspecções departamentais, ou das Secções em que estiverem divididas as grandes Inspecções.

§ 4º. Os Engenheiros de 3ª classe se empregarão em serviço auxiliar ás classes superiores, podendo tambem ser incumbidos das commissões especiaes.

§ 5º. Apesar da designação constante dos paragraphos antecedentes, poderá todavia qualquer dos serviços a que se referem os ditos paragraphos ser incumbido a Engenheiros de classe superior ou inferior; e o Governo poderá tambem encarregar qualquer dos Engenheiros das tres classes de serviços fóra dos acima designados.

§ 6º. Os Conductores tanto da 1ª como da 2ª classe, serão especialmente incumbidos do serviço de detalhe, e de acompanhar a execução das obras, fiscalizando a qualidade e o emprego dos materiaes, assim como dirigindo o trabalho dos operarios. Elles poderão tambem ser chamados a ajudar os Engenheiros nos trabalhos de campo e de gabinete. Conforme a classe a que pertencerem, serão empregados em obras mais ou menos importantes, sendo, porém, suas funcções as mesmas.

CAPITULO II

Do Archivo

Art. 4º. Haverá junto á Secretaria de Estado um Archivo das Obras Publicas, dirigido pelo Inspector Geral residente.

§ 1º. Além do Director, haverá um Archivista, Engenheiro de 1ª ou 2ª classe, que servirá de Secretario, e mais dous Engenheiros.

§ 2º. Os Engenheiros de 3ª classe, logo depois de nomeados, deverão praticar no Archivo ao menos por tres mezes, e não poderão ser empregados em outro exercicio, sem que o Inspector Geral,

Director do mesmo Archivo, atteste que possuem as convenientes habilitações praticas.

Art. 5º. O Archivo terá a seu cargo:

§ 1º. A boa ordem e guarda de todos os papeis, modelos, etc., relativos á parte technica das Obras Publicas e fornecimento das copias necessarias para o andamento dos diversos serviços.

§ 2º. A organização, o mais brevemente possivel, de uma carta geral itineraria do Imperio, a qual depois se irá annualmente reformando, conforme as novas informações que se forem obtendo ou trabalhos a que se fôr procedendo.

§ 3º. A reunião methodica e a regularisação das informações que pelos Engenheiros forem ministradas sobre observações meteorologicas, mineralogicas e geologicas; sobre diversas especies de madeiras que podem ser empregadas nos differentes ramos de construcção; sobre melhoramento e direcção de estradas; sobre navegação de rios; sobre dados estatísticos, relativos á lavoura, industria e commercio.

§ 4º. O estabelecimento de formulas e modelos necessarios para a boa ordem e conveniente direcção do serviço technico, assim como para a economica execução das obras.

§ 5º. O estudo dos planos e orçamentos de todas as obras de importancia que tiverem de ser feitas por conta do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, afim de dar sua opinião tanto sobre a parte scientifica, como sobre a economica dos respectivos projectos.

§ 6º. O exame, não só technico, como economico, das contas e relatorios das obras em andamento, para sobre tudo dar informação circumstanciada.

§ 7º. Em geral a obrigação de prestar todos os auxilios que dependerem de trabalhos de gabinete.

CAPITULO III

Das Inspeções parciaes

Art. 6º. Haverá no municipio da Côrte uma Inspeção das Obras Publicas, da qual será Chefe um Engenheiro de 1ª classe. Além do Inspector haverá mais um Ajudante, que será Engenheiro de 2ª ou 3ª classe, e tantos Engenheiros de 2ª ou 3ª classe e Conductores quantos forem necessarios.

Um regulamento especial determinará o serviço que compete a esta Inspeção, assim como o modo por que deverá ser elle desempenhado, o numero dos empregados de que terá de constar, além dos já acima designados, e seus respectivos vencimentos.

Paragrapho unico. Os Engenheiros de 3ª classe, que não tiverem passado por accesso de Conductores, assim como estes, logo que forem nomeados, deverão servir pelo menos tres mezes nesta Inspeção. Só poderão ter outro destino com attestado de aproveitamento passado pelo Inspector.

Art. 7º. Quando as obras o exigirem, o Governo poderá organizar Inspeções departamentais, designando os seus districtos. Estas Inspeções se modelarão, com as convenientes reduções, pela Inspeção da Côrte.

Parapho unico. Havendo obras importantes em consideravel distancia da sede das Inspeções departamentais, poderá o Governo crear Inspeções extraordinarias, que durarão tanto quanto as obras relativas.

Art. 8º. Todas as Inspeções, assim como todos os Engenheiros commissionados pelo Ministerio, darão ao Inspector Geral residente na Corte, contas mensaes e relatorios annuaes dos serviços a seu cargo.

Art. 9º. O Governo poderá encarregar a Engenheiros nacionaes ou estrangeiros, não pertencentes ao Corpo de Engenheiros Civis, nem em serviço d'elle, obras de maior importancia.

CAPITULO IV

Dos depositos

Art. 10. Haverá annexo á Inspeção das Obras Publicas do municipio da Corte um deposito para a arrecadação, fiscalisação e fornecimento dos generos necessarios. O pessoal desse deposito e seus respectivos vencimentos serão designados no regulamento especial: assim como o modo por que se procederá á compra dos objectos precisos, e a prestação delles ás obras.

Art. 11. Nas Inspeções departamentais e até nas especiais em que o Governo julgar conveniente poderá haver depositos organisados do mesmo modo que o da Corte, ou de outro, segundo as circumstancias o exigirem.

CAPITULO V

Da execução das obras

Art. 12. Nenhuma obra poderá ser feita por conta do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, sem ter sido previamente orçada por Engenheiros e approvada pelo respectivo Ministro. Todavia, em casos de grande urgencia ou pequena importancia das obras, poderão ellas ser executadas, independente de orçamento previo.

Art. 13. As obras serão executadas por meio de contractos celebrados com individuos, que se obriguem a fazel-as segundo as condições que tenham sido prescriptas, e pelo menor custo. O Governo, porém, poderá mandar executar qualquer obra por administração, quando assim entender conveniente.

Art. 14. A adjudicação das obras que tiverem de ser feitas por contracto, terá lugar por ordem do Governo sobre estudos completos e orçamentos circumstanciados e precedendo annuncio com anticipação de um a seis mezes.

Art. 15. A arrematação de qualquer obra para o Municipio neutro será feita perante uma junta composta do Inspector Geral, residente, do Inspector das Obras Publicas da Corte e do Engenheiro Chefe da Secção onde a obra se tiver de executar, ou do que houver projectado, sendo presidida pelo Director da 2ª Directoria

da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

§ 1º. Nas Provincias a dita junta será composta do Chefe da respectiva Inspeção, se a houver, do Engenheiro autor do plano e orçamento, do Procurador Fiscal da Thesouraria, e presidida pelo Inspector Geral itinerante, se alli se achar na occasião, ou pelo Engenheiro de maior categoria.

§ 2º. Na falta de qualquer dos Engenheiros indicados no paragraho antecedente o Presidente da Provincia designará qualquer outro dos que estiverem nella residindo para fazer parte da junta, de modo que esta nunca tenha menos de tres membros.

Art. 16. Nenhuma adjudicação de obra poderá tornar-se effectiva sem approvação do Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, ou dos Presidentes das Provincias: salvo quando previamente houver sido determinado o contrario.

Art. 17. Se o juizo da junta, de que trata o art. 15, sobre a adjudicação de qualquer obra, não parecer conveniente ao Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, este fará voltar tudo á mesma junta para reconsiderar, ou mandará que seja a obra adjudicada áquelles dos pretendentes que na sua opinião maiores vantagens offerecer.

Art. 18. A arrematação dos fornecimentos para as obras feitas por administração, assim como a da conservação das obras acabadas, terá lugar perante a junta de que trata o art. 15, e pelo mesmo modo prescripto para as outras arrematações.

Art. 19. Serão feitas por administração todas as obras que por sua natureza não seja possível orçar de uma maneira sufficientemente exacta, ou para as quaes não appareçam arrematantes, ou emfim que o Governo entenda conveniente mandar executar por esse modo.

Art. 20. Ainda no caso de apparecerem concurrentes á arrematação de uma obra, se suas propostas se basearem sobre preços superiores ao do orçamento da mesma obra, ou se, sendo iguaes, ou ainda inferiores, todavia o Governo por outro qualquer motivo não achar conveniente aceitar nenhuma dellas, poderá ordenar a execução da obra por administração.

Art. 21. Nas proprias obras feitas por administração se admittirão, quando fór possível, empreitadas parciaes de todos aquelles serviços que sejam susceptiveis desse modo de execução, uma vez que o Governo não determine o contrario.

Art. 22. Quando se houver de fazer qualquer obra por administração, o Engenheiro Chefe da Inspeção em que ella tiver de ser executada proporá o numero e categorias de operarios que forem precisos, e organizará uma tabella fixando o maximo dos jornaes para as differentes classes dos mesmos operarios: o que tudo deve ser submittido á approvação do Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, e dos Presidentes das Provincias.

Art. 23. O Engenheiro da Secção em que se estiver fazendo qualquer obra por administração, deverá cada mez orçar a quantidade e qualidade de materiaes precisos para o consumo do mez seguinte; e nõ relatorio mensal que terá de dar do andamento da mesma obra, indicará o tempo que ella poderá ainda gastar para sua conclusão.

Art. 24. O Inspector itinerante nas suas visitas ás obras em execução, tanto por administração como por arrematação, quer na Corte, quer nas Provincias, notará as faltas que achar, sejam technicas ou regulamentares, e proporá ao Governo as providencias que julgar conducentes ao melhor andamento do serviço.

CAPITULO VI

Disposições geraes

Art. 25. Toda a parte technica e economica das obras que se fizerem por conta do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, será sujeita á inspecção do Archivo Central. Para este fim todos os que se acharem encarregados da direcção ou fiscalisação de semelhantes obras deverão satisfazer ao disposto no art. 8º, incluindo nos seus relatorios todos os esclarecimentos e informações que forem precisas para se poder formar idéa exacta do seu progresso.

Art. 26. O Governo poderá conceder aos Engenheiros pertencentes ao Corpo de Engenheiros Civis licença até dous annos, para empregarem-se em emprezas particulares, contando elles antiguidade mas sem vencimentos. Depois desse prazo, a licença ainda poderá ser prorogada, mas então além da perda dos vencimentos, trará tambem de todo o tempo que exceder a dous annos.

Art. 27. Quando, por quaesquer circumstancias, o serviço se achar reduzido, de modo que não possa occupar todo o pessoal do Corpo de Engenheiros Civis, o Governo poderá pôr alguns dos seus empregados em disponibilidade, devendo os que assim forem considerados vencer sómente o ordenado fixo durante seis mezes; metade do mesmo ordenado de seis mezes a um anno; e se a disponibilidade se prolongar além de um anno, apenas contarão a antiguidade até o prazo de dous annos; e dali em diante perderão tambem esta.

Art. 28. Do Corpo de Engenheiros Civis se tirarão os Engenheiros e Agrimensores das terras publicas, servindo de Agrimensores os Conductores, ou ainda Engenheiros de 3ª classe, podendo o Governo empregar neste ramo de serviço Engenheiros que pertençam ao Corpo.

Art. 29. Os Engenheiros do Corpo empregados em qualquer dos serviços do Ministerio deverão fazer as observações, e colher as informações de que trata o art. 5º § 3º.

Art. 30. Ninguem poderá concorrer á arrematação de obras publicas, sem mostrar haver satisfeito a todas as condições e clausulas que forem prescriptas no regulamento especial relativo a esse objecto.

Art. 31. Quando qualquer obra demandar para a sua boa execução, qualidades muito especiaes no seu executor, como gosto particular ou talento, apropriado, o Governo poderá contractual-a, independente de concorrência, com o individuo que se achar nestas circumstancias, devendo este sómente habilitar-se da mesma maneira que se tivesse de concorrer á arrematação da mesma obra.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de maio de 1862. — Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Tabela dos vencimentos dos empregados do Corpo de Engenheiros civis, annexa ao Regulamento approved pelo Decreto n. 2.922 desta data.

	Vencimento fixo mensal	Gratificação mensal	TRANSP. DIARIO	
			Maximo	Mimimo
Inspector Geral	144\$000	356\$000	6\$000	4\$000
Engenheiro de 1ª classe.	120\$000	236\$000	4\$000	2\$000
Dito de 2ª classe	84\$000	214\$000	2\$000	1\$000
Dito de 3ª classe	60\$000	146\$000	2\$000	1\$000
Conductor de 1ª classe..	40\$000	106\$000	2\$000	1\$000
Dito de 2ª classe	30\$000	76\$000	2\$000	1\$000

OBSERVAÇÕES

Os Engenheiros de qualquer classe, que forem empregados como Chefes, vencerão mais 30\$000 mensaes; os Engenheiros de 3ª classe e os Conductores de 1ª e 2ª, emquanto praticarem no Archivo Central ou na Inspeção das Obras Publicas da Côrte, só perceberão metade da gratificação respectiva. Palacio do Rio de Janeiro em 10 de maio de 1862. — *Manoel Felizardo de Souza e Mello.*

AVISO N. 25 — DE 15 DE MAIO DE 1862

Declara que o Governo Imperial não acceta a clausula proposta pelo Presidente da Companhia da Estrada de Ferro da Bahia, para a nomeação de um arbitro pelo Presidente da Companhia da via ferrea de Oeste ou seu successor, antes prefere, em caso de duvidas, adherir á condição 33 do Decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 25 — Rio de Janeiro, 15 de maio de 1862.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Com officio de V. Ex. datado de 8 do mez passado sob n. 27, foi presente a cópia da resposta que o Presidente da Companhia da Estrada de Ferro da Bahia, John Samuel, deu á carta que V. Ex. lhe dirigio em 31 de março ultimo, communicando-me, em observancia do meu Aviso reservado de 24 de fevereiro deste anno, que o Governo Imperial não acceta a clausula por elle proposta para a nomeação de um arbitro pelo

Presidente da Companhia da via-férrea de Oeste ou seu successor, em caso de duvidas que tenham de ser resolvidas em Londres por desaccôrdo dos commissarios do Governo e da Directoria; antes prefere quando taes duvidas se suscitarem, adherir á condição 38 do Decreto n. 1299 de 19 de dezembro de 1853.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Felizardo de Souza e Mello.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 30 — DE 31 DE MAIO DE 1862

Manda estabelecer mais duas paradas na estação de S. Francisco Xavier pelos trens de passageiros ns. 2 e 3 da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 30 — Rio de Janeiro, 31 de maio de 1862.

A' vista da informação que prestou o Engenheiro Fiscal do Governo na Estrada de Ferro de D. Pedro II em officio datado de 6 do corrente, sobre o requerimento em que os moradores de S. Francisco Xavier e seus arredores pedem que todos os trens de passageiros parem na estação deste nome; sirva-se V. S. de dar as providencias precisas para que na dita estação se estabeleçam mais duas paradas pelos trens ns. 2 e 3, além das duas que ora fazem os trens ns. 5 e 6.

Deus Guarde a V. S.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu.

Sr. Presidente da Directoria da Companhia de Estrada de Ferro de D. Pedro II.

LEI N. 1157 — DE 26 DE JUNHO DE 1862

Substitue em todo o Imperio o actual systema de pesos e medidas pelo systema metrico francez.

D. Pedro II, por graça de Deus e unanime aclamação dos povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os Nossos subditos que a Assembléa Geral Legislativa decretou, e Nos Queremos a Lei seguinte:

Art. 1º. O actual systema de pesos e medidas será substituido em todo o Imperio pelo systema metrico francez, na parte concernente ás medidas lineares, de superficie, capacidade e peso.

Art. 2º. E' o Governo autorizado para mandar vir de França os necessarios padrões do referido systema, sendo alli devidamente aferidos pelos padrões legaes; e outrosim para dar as providencias

que julgar convenientes a bem da execução do artigo precedentê, sendo observadas as disposições seguintes:

§ 1º. O systema metrico substituirá gradualmente o actual systema de pesos e medidas em todo o Imperio, de modo que em dez annos cesse inteiramente o uso legal dos antigos pesos e medidas.

§ 2º. Durante este prazo as escolas de instrucção primaria, tanto publicas como particulares, comprehenderão no ensino da arithmetica a explicação do systema metrico comparadô com o systema de pesos e medidas que está actualmente em uso.

§ 3º. O Governo fará organizar tabellas comparativas que facilitem a conversão das medidas de um systema nas do outro, devendo as repartições publicas servir-se dellas enquanto vigorar o actual systema de pesos e medidas.

Art. 3º. O Governo, nos regulamentos que expedir para a execução desta Lei, poderá impôr aos infractores a pena de prisão até um mez e multa até 100\$000.

Mandamos, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém: O Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no Palacio do Rio de Janeiro, aos vinte seis de junho de mil oitocentos sessenta e dous, quadragésimo primeiro da Independencia e do Imperio.

IMPERADOR, com Rubrica e Guarda.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu.

DECRETO N. 2950 — DE 10 DE JULHO DE 1862

Approva o contracto celebrado com Robert Sharp & Filhos para accelerar o prazo da conclusão da via ferrea de S. Paulo.

Attendendo ao que Me representaram Robert Sharp & Filhos, Emprezaes da construcção da Estrada de Ferro de S. Paulo: Hei por bem Approvar o contracto que com este baixa, celebrado em 7 do corrente com os ditos empresarios, para accelerar o prazo da conclusão das obras da mesma Estrada.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, do Meu Conselho, Senador do Imperio, 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 dez de julho de mil oitocentos sessenta e dous, quadragésimo primeiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu.

Contracto celebrado entre o Governo Imperial e Robert Sharp e Filhos, emprezarios da construcção da via ferrea de S. Paulo, para accellerar o prazo da conclusão das obras da quella via ferrea

O Governo imperial contracta com Robert Sharp & Filhos seguinte:

1°. Robert Sharp & Filhos, na conformidade de sua proposta dirigida ao Governo Imperial em data de 23 de abril de 1861, e que vai annexa a este contracto, obrigam-se a accelerar o andamento das obras da Estrada de Ferro de S. Paulo, de maneira a concluir-as em um prazo nunca menor de seis mezes, antes do termo a que se acham obrigados em virtude do seu contracto com a Directoria da mesma Estrada.

Fica entendido que o termo para a conclusão da obra é o dia 1° de janeiro de 1868.

2°. A Estrada se reputará concluida, segundo a condição acima no dia em que todas as obras da mesma Estrada, desde Santos até Jundiahy, inclusive tudo quanto fór necessario para começar o serviço regular dos transportes de passageiros e de mercadorias, forem acceptas pela Directoria e pelo Engenheiro commissario que pelo Governo fór designado.

O Governo se obriga dentro de um mez, contado do dia em que receber communicação do empresario de que a Estrada se acha concluida, ou vai ser concluida em curto prazo, a fazer a nomeação de seu commissario, que executará os trabalhos de exame para a recepção das obras, e dará seu parecer dentro de trinta dias.

3°. Por cada seis mezes que a conclusão e recepção das obras anteceder o dia 1° do mez de janeiro de 1868, receberão os empresarios, como premio, a quantia de £ 25.000, ao cambio da praça do Rio de Janeiro, cotado no dia em que se realizar a recepção das obras da Estrada, conforme a condição 2°, de maneira que, se a antecipação fór de um anno, receberão £ 50.000, e se fór de anno e meio, £ 75.000, e assim em proporção.

4°. Não será levado em conta qualquer espaço de tempo menor de seis mezes, e do que exceder a qualquer multiplo de seis mezes: assim, se a conclusão e recepção da Estrada se realizar cinco mezes antes do 1° de janeiro de 1868, os empresarios não terão direito a premio algum; se aquellas operações de conclusão e de recepção tiverem lugar vinte tres mezes antes da época fixada (1° de janeiro de 1868), os empresarios só terão direito ao premio de 75 mil libras esterlinas, correspondentes a tres semestres completos.

5°. O premio, de que trata a condição 3°, será pago por uma taxa adicional á tarifa dos generos e passageiros que pela Estrada de Ferro forem transportados.

Essa taxa adicional será de um terço (do maximo) das respectivas tarifas, ficando, porém, della isentos os legumes, a farinha de mandioca, o arroz, o feijão, o milho, as raizes alimenticias e as aves domesticas.

6°. A taxa adicional será cobrada pela Companhia da mesma maneira por que perceber as da tarifa e mensalmente entregue aos empresarios ou á pessoa por elles autorizada, e sem deducção alguma.

7º. A quantia que o Governo tiver de pagar aos empresarios, em virtude da condição 3ª, vencerá juros em conta corrente, na razão de 7 % ao anno, accumulados semestralmente, creditando elles ao Governo, pelo juro correspondente aos pagamentos mensaes, a que se refere a condição 6ª.

8º. Aos empresarios é permittido transferir a outrem todos os direitos que lhes são concedidos pelas condições 3ª, 4ª, 6ª e 7ª.

9º. Na Thesouraria de Fazenda da Provincia de S. Paulo se escripturará a conta corrente dos empresarios, e logo que ella esteja saldada, o communicará ao Presidente da Provincia para fazer cessar a cobrança da taxa adicional.

10. Fica dependente da approvação da Assembléa Geral Legislativa este contracto na parte que lhe competir.

Em fé do que se lavrou o presente contracto assignado pelo Exmo. Sr. Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Senador João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, e pelo Sr. Barão de Mauá, como procurador bastante de Robert Sharp & Filhos, e pelas testemunhas Dr. Ludgero da Rocha Ferreira Lapa e Manoel de Almeida Vasconcellos, nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 7 de julho de 1862. — *João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu.* — *Barão de Mauá,* como procurador de Robert Sharp & Filhos. — *Dr. Ludgero da Rocha Ferreira Lapa.* — *Manoel de Almeida Vasconcellos.*

Senhor. — Robert Sharp & Filhos, contractadores da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, na provincia de S. Paulo, vem trazer ao alto conhecimento do Governo de V. M. Imperial uma idéa que julgam digna da mais seria contemplação, porque ella importa a realisação do transcendente melhoramento com que a sabedoria dos poderes do Estado no Brasil teve em vista dotar esta parte do Imperio, em uma época por ventura menos remota do que aquella que foi marcada no contracto entre os supplicantes e a Companhia organizada em Londres, a quem foram outorgados os privilegios e garantia em que se basêa a existencia desta grande empresa.

Pela condição 42ª do seu contracto, obrigaram-se os supplicantes a construir a Estrada com todas as suas dependencias no prazo que se finda a 1 de janeiro de 1868, que aliás parecia indispensavel para serem construidas com a necessaria segurança e perfeição obras de arte da importancia de que se trata, que apresentam difficuldades de engenharia de character mui elevado.

No entanto, Imperial Senhor, a consciencia que tem os supplicantes da necessidade da Estrada de Ferro para o desenvolvimento dos recursos desta bella provincia e consequente bem estar dos seus habitantes e creação de riqueza que será a inevitavel consequencia da facilidade e barateza do transitio de sua producção, e o estudo aprofundado que fazem dos meios de vencer o grande empenho que contrahiram, convence aos supplicantes que, mediante a applicação de meios extracordinarios, é possivel dar impulso ainda mais vigoroso ás obras que executam; para isso, porém, serão elles forçados a despesas excessivas não contempladas no seu contracto; como, porém, de qualquer economia de tempo que se possa conseguir na promptificação da importante via ferrea de Santos a Jundiaby resulta para a producção do paiz vantagens da

maior importancia, e o Estado poupa igualmente quantia avultada na garantia de juros prestada, o que é de facil demonstração; porquanto em cada anno que fôr possível diminuir do prazo estipulado no contracto lucra o Estado £ 140.000 dos juros garantidos, e pelo transito de cargas estimado já em cerca de tres milhões de arrobas, susceptivel de grande e progressivo augmento pouparia o paiz quantia nunca inferior a mil e oitocentos contos por anno, comparando-se os preços actuaes de transporte com os que tem de ser pago depois de realisado o grandioso melhoramento que se executa.

Em face destes dados entendem os supplicantes que é de maxima importancia para o paiz serem auxiliados pelo Governo de V. M. Imperial com uma bonificação satisfactoria que os anime a fazer os esforços extraordinarios para conseguirem o fim que tem em vista de diminuir por um, dous, até tres annos, a construção e promptificação da via ferrea e suas dependencias.

E se, como fica demonstrado, o Brasil e a provincia pouparam uma quantia annual que não baixa de 2.500:000\$000, desde que se realice este melhoramento, julgam os supplicantes que o sabio Governo de V. M. Imperial não hesitará em acceder á proposta que submettem á alta consideração do mesmo Governo e que se cifra no seguinte:

Que aos supplicantes se abonará um premio equivalente a 50.000 libras esterlinas por anno que conseguirem diminuir em referencia ao seu contracto para a construção e entrega ao transito publico da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, não se contando para os pagamentos solicitados periodos menores de seis mezes.

Esta concessão, longe de ser um onus, importa em lucro real para o Brasil e para a Provincia de S. Paulo, ao passo que para os supplicantes está longe de significar uma vantagem adicional na razão da quantia que propõem lhes seja abonada, porquanto para conseguir semelhante resultado terão os supplicantes de importar á sua custa grande número adicional de trabalhadores europeus, grande parte dos quaes ficarão domiciliados nesta provincia, e de empregar outros meios de execução muito mais dispendiosos do que de outra sorte fariam, e que por certo absorverão metade ou mesmos dous terços do beneficio que solicitam. E, pois, como julgam esta proposta mui digna de ser bem acolhida pelo illustrado Governo de V. M. Imperial, veem os supplicantes pedir a V. M. Imperial se digne deferir-lhes benignamente. — E. R. M. — *Robert Sharp & Filhos*. — S. Paulo, 23 de abril de 1861.

LEI N. 1177 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1862

Fixando a despesa e orçando a receita para o exercicio de 1863-1864.

D. Pedro II, por Graça de Deus, e unanime aclamação dos povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os Nossos subditos que a Assembléa Geral decretou e Nós Queremos a Lei seguinte:

CAPITULO I

DESPEZA GERAL

Art. 1º. A despeza geral do Imperio para o exercicio de 1863 a 1864, é fixada na quantia de 53.878:666\$571, a qual será distribuida pelos sete diversos Ministerios na forma especificada nos artigos seguintes.

Art. 8º. O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas é autorizado para despende com os objectos designados nos seguintes paragraphos a quantia de 8.294:522\$550.

A saber:

- | | |
|--|----------------|
| 1. Secretaria de Estado | 170:000\$000 |
| 10. Garantia de juros ás Estradas de Ferro | 1.803:333\$300 |

CAPITULO II

RECEITA GERAL

Renda ordinaria

Art. 9º. A receita geral do Imperio é orçada na quantia de 51.500:000\$000.

Art. 10. Esta receita será effectuada com o producto da renda geral arrecadada dentro do exercicio da presente lei sob os titulos abaixo designados.

18. Juros das acções da Estrada de Ferro.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 12. Da data da execução da presente Lei em diante a faculdade de abrir creditos supplementares, concedida ao Governo no art. 4º da Lei de 9 de setembro de 1850, só poderá ser exercida a respeito daquellas verbas de orçamento em que as despezas são variaveis por sua natureza, como sejam a differença dos cambios, os juros da divida fluctuante, a porcentagem dos empregados das estações de arrecadação e outras da mesma especie.

2º. Não dão lugar a creditos supplementares as verbas de orçamento relativas a obras publicas.

Art. 13. O Governo poderá applicar as sobras resultantes das economias feitas na execução dos serviços de umas a outras ru-

bricas da Lei do orçamento, quando os fundos votados em algumas dellas não forem bastantes para as respectivas despezas, e houver precisão urgente de satisfazê-las.

Este transporte, porém, não se effectuará senão do mono mez do exercicio em diante, devendo ser deliberada em Conselho de Ministros a sua necessidade, e autorizado por Decreto referendado pelo Ministro á cuja Repartição pertencer a despeza, e seguindo-se as outras formalidades prescriptas nos §§ 6º e 7º do art. 4º da Lei n. 589 de 9 de setembro de 1850 para os creditos supplementares.

Art. 25. Fica tambem e desde já approvedo o contracto que o Governo Imperial ultimamente celebrou com o empresario da Estrada de Ferro de S. Paulo, e que tem por fim encurtar o prazo para a conclusão dos trabalhos da linha ferrea da referida Provincia.

Art. 29. Ficam em vigor todas as disposições da Lei do Orçamento antecedente que não versarem particularmente sobre a fixação da receita e despeza, não tiverem sido expressamente revogadas.

1863

DECRETO N. 3048 — DE 3 DE FEVEREIRO DE 1863

Approva as Tarifas e Instrucções que devem regular o transporte de passageiros, bagagens, mercadorias, etc., na Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Convindo regular o transporte de passageiros, bagagens, mercadorias, etc., na Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem determinar que sejam fielmente executadas as Tarifas e Instrucções que com este baixam assignadas por João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu, do meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Palacio do Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1863, 42º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu.

Tarifas para a Estrada de Ferro de D. Pedro II

CAPITULO I

TAXAS COBRAVEIS

Art. 1º. As passagens e fretes entre as estações de 1ª e 2ª secções se regularão pelas vinte e duas tabellas annexas designadas pelas letras A até V. (*)

Art. 2º. Quando se abrir ao transitio qualquer parte da linha além da Barra do Pirahy, os viajantes e mercadorias, que forem expedidas da Côte ou para a Côte, pagarão além da taxa da Barra do Pirahy, mais o que consta da tabella X, por cada legua que accrescer ás duas primeiras secções. E para os transportes entre as estações intermediarias serão organisadas tabellas semelhantes ás marcadas A até V, as quaes serão submettidas á approvação do Governo.

Art. 3º. Os meninos menores de 10 annos pagarão meia passagem: mas fica salvo á administração o direito de accommodar no mesmo assento dous, embora não da mesma familia: salvo se o

(*) As tabellas estão publicadas na Collecção de Leis de 1863 — Pag. 18.

primeiro occupante para conservar todo o assento houver comprado bilhete inteiro.

Os menores de tres annos conduzidos ao collo, terão passagem gratis.

Art. 4°. Nenhum viajante de qualquer classe pagará em caso algum menos do que os preços estabelecidos para o Engenho Novo, embora se estabeleçam novos pontos de parada dos trens.

Art. 5°. A Companhia poderá recusar trem extraordinario, mas, se o conceder, cobrará pelo menos a lotação completa de tres carros; e dos que de mais forem precisos, a mesma lotação com desconto de vinte por cento.

Art. 6°. Os objectos de maior responsabilidade, como louça, vidros, mobilia encaixotada e semelhantes pagarão mais cincoenta por cento da taxa ordinaria. As caixas de chapéo, pianos e outros instrumentos de musica pagarão frete duplo.

Art. 7°. As massas indivisas, que tiverem mais de dez arrobas de peso, ou de duzentos palmos cubicos de volume, pagarão uma taxa adicional de quarenta por cento da ordinaria; devendo sobre este preço ser consultado sempre o Inspector Geral do trafego, o qual fixar-o-ha para cada caso especial, ou regulará para todas as estações por tabellas de arrobas e palmos cubicos em numero superior aos designados neste artigo. As que na Corte excederem a cincoenta arrobas ou a trezentos palmos cubicos, e nas outras estações a dez arrobas ou a duzentos palmos cubicos, podem ser recusadas, ou pagar frete convencional.

Art. 8°. Os caixotes ou barricas que contiverem só ou conjuntamente com outras mercadorias, phosphoros, vitriolo, polvora em latas, ou outras substancias inflammaveis, pagarão frete duplo, sendo remettidos da estação da Corte para qualquer das do interior, e guardadas as disposições dos arts. 22 e 23 desta tarifa.

Art. 9°. Pelo serviço prestado a particulares pelo telegrapho electrico se cobrarão as taxas constantes da tabella Y, guardando-se as disposições do capitulo 4° desta tarifa.

CAPITULO II.

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO SERVIÇO DOS VIAJANTES

Art. 10. Nos carros de 1ª e 2ª classes não póde entrar pessoa descalça.

Art. 11. Os bilhetes ou passes, que dão direito de ida e volta em todos os trens, entre pontos certos, não serão transferiveis. O que comprar qualquer destes bilhetes assignará no verso, e caso não seja conhecida de algum agente da Companhia, póde este exigir nova assignatura em sua presença para verificar a identidade da pessoa.

Esta identidade será provada pelos que não souberem escrever, a contento da administração quando esta o exigir.

Exceptua-se o passe expedido para escravos, o qual com assignatura do senhor póde servir indistinctamente a qualquer dos seus escravos.

Os preços de taes passagens são:

Para um mez, o valor integral de uma ida e vinda cada dia, podendo incluir-se ou excluir-se os dias de guarda á vontade do comprador.

Para tres mezes, o mesmo preço com o desconto de 20 %.

Para seis mezes, o mesmo preço com o desconto de 30 %.

Para um anno, o mesmo preço com o desconto de 50 %.

Art. 12. Os viajantes de qualquer classe, que occuparem um carro inteiro ou compartimento de carro, poderão levar consigo cães, sem pagamento adicional.

Art. 13. Nenhum viajante pagará frete adicional pela bagagem de qualquer fórma, peso ou tamanho, contanto que a leve consigo, ou por baixo da sua cadeira, não incomodando os outros passageiros, a juizo da pessoa a cujo cargo estiver a policia do trem. Se porém algum viajante reclamar a applicação da regra estabelecida no art. 83 do Regulamento n. 1930 de 26 de abril de 1857, será attendido, embora não caiba a bagagem no carro que transporta o reclamante.

Art. 14. Devem ser conduzidos nos trens de viajantes os seguintes objectos:

§ 1º. Saccos vasicos servidos — gratis.

§ 2º. Dinheiro, joias, metaes e pedras preciosas pagando meio por cento *ad valorem*.

§ 3º. Substancias alimentares, das que na tarifa são taxadas por volume de não mais de quatro arrobas, pagando o que se estipula na advertencia da tabella *F*.

§ 4º. Animaes de montaria idem, idem, tabella *N*.

§ 5º. Vitellas, carneiros, e semelhantes, idem, idem tabella *P*.

§ 6º. Peixe fresco de mar ou de agua doce acondicionados em vasilha á vontade de quem remetter, e por sua conta e risco.

§ 7º. Pequenos volumes de encomendas, não excedendo cada um a tres arrobas, e nem a doze palmos cubicos de volume.

§ 8º. Volumes de bagagem excedente á que acompanha o viajante.

As tres ultimas especies pagarão á Córte para cada estação do interior, e vice-versa, o freté das bagagens segundo a tabella *B*.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO TRANSPORTE DAS MERCADORIAS

Art. 15. Os objectos taxados a peso teem direito a uma demora na estação da Córte, até tres dias, e nas anteriores até dez dias livres de armazenagem.

Por cada um dia que de mais se conservarem nos armazens da Companhia, pagarão até dez dias, vinte réis por arroba; de dez até trinta dias, cincoenta réis; de trinta até noventa, cem réis. Passados os noventa dias, deve a Companhia proceder na fórma dos arts. 63 a 65 do Regulamento de 26 de abril de 1857.

No caso de venda, o producto deduzido o que se dever á Companhia, será remettido ao deposito publico.

Art. 16. A Companhia não responde por esgoto de líquidos ou diminuição de peso dos objectos conduzidos a frete, salvo provando-se malversação. Igualmente não responde pela avaria dos generos encaixotados ou enfardados, salvo mostrando-se na caixa ou involucros signaes exteriores de estragos, devidos á culpa ou negligencia dos empregados.

Art. 17. E' licito á Companhia garantir a um remettente da ou para a Côte o uso exclusivo de um ou mais carros de carga por tempo determinado, cobrando além do frete da carga completa, mais por dia o aluguel fixo que se convencionar.

Art. 18. Os objectos taxados por medida linear ou cubica serão sempre aceitos para transporte: mas este só se effectuará sem demora, quando completarem a lotação de um ou mais carros, ou quando, não enchendo um carro, o remettente pagar o valor da lotação de mesmo carro; se, porém, nesta ultima hypothese o remettente não quizer sujeitar-se a pagar o frete calculado para a lotação completa, os generos poderão ser demorados até que outros da mesma natureza e pertencentes a diversos individuos perfaçam a lotação exigida.

Estes objectos não serão recolhidos debaixo de coberta, e pelo tempo que ficarem nos pateos a Companhia não cobrará armazenagem, nem terá responsabilidade.

Art. 19. As peças de madeira serradas, ou de pequenas bitolas presas em feixes e bem seguras, de modo que se possa facilmente carregar e descarregar como uma só peça, como taes serão despachadas.

As peças que excederem á bitola de 100 pollegadas ou ao comprimento de 50 palmos, podem ser recusadas ou pagar frete convencional.

Art. 20. E' sempre livre á Companhia recusar, por affluencia de carga taxada a peso, as que pagam por medida linear ou cubica, de que falla a tabella I.

As da segunda cathegoria devem annunciar-se no dia anterior ao despacho, e será feita a carga pelos remettentes, a descarga pelos consignatarios, ou á custa destes pela Companhia, se não effectuarem elles no prazo de 24 horas.

Art. 21. As barricas vasias, mobilia não encaixotada, plantas em cestos, vasos ou caixões e outros objectos, que muito leves ou por exigencias de sua arrumação, encherem um carro, sem completarem a sua lotação em peso, nunca pagarão menos da metade do frete correspondente á dita lotação.

Quando estes objectos não encherem um carro, ou a parte não quizer pagar a meia lotação, serão taxados por palmo cubico, segundo a tabella H.

Art. 22. As pessoas que incluirem em caixotes ou barricas, ou em quaesquer volumes de generos a expedir para o interior, phosphoros, vitriolo, agua-raz, polvora em latas, ou outras materias inflammaveis, são obrigadas a manifestal-as, e não o fazendo, ficarão taes objectos sujeitos á apprehensão, inutilizadas as materias inflammaveis, e as outras mercadorias vendidas e entregue o seu producto á parte, com deducção de 50 % de multa.

Art. 23. Estes transportes se farão sómente duas vezes por semana em carro especial; e a Inspectoria prescreverá o methodo de despacho, carga e descarga, e as cautelas que julgar necessarias.

CAPITULO IV

DISPOSIÇÕES RELATIVAS AO SERVIÇO DE TELEGRAPHO

Art. 24. Para a arrecadação das taxas do serviço telegraphico a estrada de ferro se classificará em zonas.

A 1ª zona abrangerá a 1ª e a 2ª secções, até a Barra do Pirahy, com os ramaes nella entroncados.

A 2ª zona comprehenderá mais oito leguas em cada uma das linhas que da Barra se ramificarem.

A proporção que os trilhos se continuarem, tomar-se-hão novas zonas, cada uma das quaes abrangerá, além da extensão da anterior, mais oito leguas em cada uma das linhas entroncadas na Barra do Pirahy.

As taxas da tabella Y que abrange quatro zonas se cobrarão por despacho a qualquer distancia da zona respectiva.

Art. 25. O preço da tabella comprehende a despeza da transmissão de despacho até uma distancia de um quarto de legua nas estações do interior, e na da Côte a qualquer ponto, que se contenha entre o mar e as seguintes ruas: do Sacco do Alferes, do Bom Jardim, Nova do Conde, de Matacavallos, de Santa Thereza, e da Lapa.

Art. 26. Todos os despachos destinados a pontos fóra dos limites do artigo precedente serão expedidos pelo Correio, reputando-se o porte comprehendido na taxa cobrada.

Art. 27. Os despachos de mais de cem palavras podem ser recusados, se se entender que podem prejudicar o serviço da Companhia. Ao agente da estação compete autorisal-o e fixar o preço.

Art. 28. A prioridade regula-se pela apresentação do telegramma, tendo aliás preferencia em todos os casos o serviço da estrada de ferro.

Art. 29. O telegramma expedido simultaneamente a mais de uma estação, paga por uma taxa da tabella, e por cada uma das outras, mais metade da dita taxa.

Art. 30. Não se dá segunda cópia do telegramma, senão a quem o expediu, ou a quem era destinado, ou a pessoa por qualquer desses autorizada.

Para esta segunda cópia se cobra um terço da taxa.

Art. 31. Quem expede um telegramma póde exigir a repetição integral para conferencia pelo escriptorio do destino, pagando por esta repetição o mesmo que pelo telegramma; se quizer sómente aviso de recepção, pagará 10 % do que pagou o telegramma.

Art. 32. Do telegramma retirado antes de começar a expedição se restitue a taxa com deducção de 10 %.

Do telegramma interrompido no decurso da expedição nada se restitue.

O pedido de que se não expeça ao destino faz-se por novo telegramma, sujeito a taxa.

Art. 33. Restitue-se a taxa, quando:

1ª. Reconhece-se a necessidade de retardar o despacho, salvo quando a parte sujeitar-se a demora inevitavel.

2º. O telegrapha não chegar ao destino, sendo a falta do serviço do telegrapho.

3º. A cópia que chegar ao destino provar que o telegrapha foi essencialmente viciado.

4º. Chegar á estação do destino com maior demora, do que se fosse por um trem de viajantes, ou á casa do destinatario em mais de uma hora desde a recepção, salvos do segundo caso os de força maior.

Art. 34. As precedencias para a expedição se regulam do modo seguinte:

1º. O serviço da Companhia.

2º. Do Governo geral.

3º. Do provincial.

4º. Das autoridades.

5º. Dos particulares pela ordem das entregas.

Art. 35. Não é permittido o uso de uma cifra secreta, salvo ao Governo geral e provincial; é tambem prohibido expedir telegrapha contrario ás leis, offensivo da moral e dos bons costumes, ou prejudicial á segurança publica.

Art. 36. A administração da estrada regulará as horas do serviço, a arrecadação da taxa, a transmissão e expedição dos telegraphas, o modo pratico de contar as palavras, a contabilidade e tudo que fór concernente ao bom serviço do telegrapho.

Estas instrucções na parte que interessa ao publico serão impressas e expostas no escriptorio da empresa.

CAPITULO V

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 37. Todo despacho de um ou mais volumes, que, calculado pelas taxas da tarifa, importar em menos de \$500, pagará este preço considerado como minimo para qualquer expedição a qualquer distancia, de bagagem ou de carga. Exceptuam-se as substancias alimentares taxadas por volume não maior de quatro arrobas.

A mesma regra de minimo poderá applicar-se em separado a cada um dos volumes apresentados pelo mesmo remetente, quando pesar cada um delles menos de duas arrobas, sendo aliás de natureza que permita ensaccar, encaixotar ou enfardar em volumes mais pesados.

Art. 38. As passagens e os fretes de tudo que fór expedido pelos trens dos viajantes serão arrecadados em cada uma das estações sem excepção, no acto da emissão dos bilhetes ou conhecimentos.

A mesma regra se applica a todos os objectos expedidos nos trens de carga da estação da Côte, para as do interior, ou de uma destas para outra.

Ao remetente, porém, de qualquer estação para a da Côte, nos trens de carga, é livre pagar o frete, ou deixar que o faça o consignatario ao receber o genero. Se este comtudo fór de facil deterioração ou de valor insignificante, poderá a administração em qualquer caso exigir o frete adiantado.

Art. 39. As malas do Correio e seus guardas, assim como quaesquer quantias de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional, serão transportados gratuitamente pelos carros da Companhia, porém, ao cuidado e por conta do Governo.

As sommas assim remetidas serão selladas em caixas. Pelo transporte de todos os mais objectos pertencentes ao Governo pagará este 20 % menos do que pagar o publico por objectos semelhantes.

Art. 40. A Companhia não poderá conceder favores de redução de fretes senão aos empzearios para os objectos destinados á construcção, e aos empregados para os de seu uso particular. Qualquer outra redução, embora util a alguma industria, ou de vantagem para a Companhia, dependerá de autorisação prévia do Governo.

Art. 41. De todos os despachos para Macacos, reputa-se renda especial do ramal, que equivale a uma legua, uma quota igual á taxa da tabella Z, multiplicada pelo numero de unidades taxadas.

E, se os empzearios não concordarem na redução, cobrar-se-ha, emquanto durar o seu contracto, uma taxa adicional que preencha os fretes actuaes.

Fica, porém, entendido que, terminado o prazo do contracto, a Companhia não poderá renovar-o, para continuar a utilizar o ramal, sem que reduza os fretes aos termos decretados.

Art. 42. Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

Palacio do Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1863. — *João Lins Vieira Cansansão de Sinimbu.*

DECRETO N. 3078 — DE 24 DE ABRIL DE 1863

Abre ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito suplementar de 96:280\$000, para occorrer, no actual exercicio, ás despezas com as verbas Secretaria de Estado e Corpo de Bombeiros.

Sendo insufficientes as quantias destinadas para as despezas, no actual exercicio, com as verbas — Secretaria de Estado e Corpo de Bombeiros — do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Hei por bem, nos termos do § 2º art. 4º da Lei n. 589 de 9 de setembro de 1850, e tendo ouvido o Conselho de Ministros, abrir um credito suplementar de 96:280\$000, afim de occorrer aos gastos daquellas verbas, o qual será distribuido segundo a tabella que com este baixa, e bem assim presente á Assembléa Geral Legislativa para ser approvedo.

Pedro de Alcantara Bellegarde, 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 vinte quatro de abril de mil oitocentos sessenta e tres quadragésimo segundo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Pedro de Alcantara Bellegarde.

Tabella a que se refere o decreto n. 3.078, desta data

VERBAS	
Secretaria de Estado	80:280\$000
Corpo de Bombeiros	16:000\$000
	96:280\$000

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de abril de 1863. — *Pedro de Alcantara Bellegarde.*

Demonstração da despesa com a verba — Secretaria de Estado do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, durante o exercicio de 1862-63.

DESPEZA FEITA E POR FAZER

Com os vencimentos do Ministro	12:000\$000	
Idem do Consultor	6:000\$000	
Idem de 4 Directores	20:000\$000	
Idem de 6 Chefes de Secção	21:600\$000	
Idem de 9 primeiros officiaes	30:600\$000	
Idem de 8 segundos ditos	20:000\$000	
Idem de 9 amanuenses	14:400\$000	
Idem de 1 porteiro	1:600\$000	
Idem de 1 ajudante do mesmo	1:200\$000	
Idem de 6 continuos	4:800\$000	
Idem de 3 correios	3:600\$000	
Para cavalgadura e arreios dos ditos correios, á razão de 150\$.....	450\$000	
Para a diaria de 1\$000 aos mesmos, quando estiverem no serviço.....	1:095\$000	
Para a impressão do relatorio, etc.	20:000\$000	
Papel, pennas, tinta, etc.	7:255\$000	
Para gratificar a dous empregados que servem no gabinete do Ministro ..	5:400\$000	170:000\$000

A deduzir:

Importancia mandada pôr á disposição deste Ministerio pelo do Imperio, como consta do Aviso de 15 de Julho de 1862	40:000\$000	
Idem pelo da Justiça, como tambem consta do Aviso de 28 de agosto de 1862	49:720\$000	89:720\$000
Deficit		80:280\$000

Contabilidade Central do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 24 de abril de 1863. — *Bernardo José de Castro.*

Demonstração da despesa com a verba — Corpo de Bombeiros —, do Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, durante o exercicio de 1862-63.

DESPEZA FEITA E POR FAZER

Vencimento do actual Director	2:610\$000	
Idem do ajudante	1:950\$000	
Idem de 2 commandantes de secção, a 1:400\$000	2:800\$000	
Idem de 1 instructor interino, com 50\$ mensaes, a contar do mez passado.	150\$000	
Idem de 1 chefe ajudante, diaria de réis 2\$400	876\$000	
Idem de 2 chefes de secção, diaria de réis 1\$400	1:022\$000	
Idem de 10 chefes de turma, diaria de réis 1\$200	4:380\$000	
Idem de 10 chefes de bomba, diaria de réis 1\$100	4:015\$000	
Idem de 50 bombeiros, segundo o Aviso do Ministerio da Justiça de 24 de outubro de 1860, com a diaria de réis 1\$000	18:250\$000	36:053\$000
Fardamento para as praças do Corpo .	4:000\$000	
Reparos de bombas e outras despesas.	1:757\$000	5:757\$000
		<hr/>
A deduzir:		41:810\$000
Importancia que do Ministerio da Justiça passou para este, e que no § 8º, art. 3º da vigente Lei do orçamento está incluída para ser applicada ás despesas de que se trata		25:810\$000
Decifit		<hr/>
		16:000\$000

Contabilidade Central do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 24 de abril de 1863. — *Bernardo José de Castro.*

AVISO N. 48 — DE 5 DE JUNHO DE 1863

Autoriza a Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco a despende até f 10.000 com a compra de material rodante que ainda for necessario

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 48 — Rio de Janeiro, 5 de junho de 1863.
Foi presente á Sua Magestade o Imperador o officio de W. S. do 31 de março ultimo, em que representa sobre a necessidade de au-

gamento do trem rodante da estrada de ferro da Provincia de Pernambuco por ser insufficiente para o serviço do trafego o material existente; e o Mesmo Augusto Senhor, tomando em consideração as razões por V. S. apresentadas, manda declarar-lhe que póde a Companhia despende para compra do material rodante, que ainda fór necessario, até a quantia de £ 10.000, porém debaixo das seguintes condições:

1ª. A Companhia poderá despende essa quantia na compra de quatro locomotivas, e nos carros que forem indispensaveis.

2ª. A Companhia pagar-se-ha do avanço que fizer dessa quantia por descontos mensaes tirados da receita liquida da Companhia.

3ª. Esse desconto se effectuará pela metade da receita liquida de cada mez, emquanto essa metade não exceder de dez contos de réis, e excedendo, o desconto se fará sómente pela referida quantia de dez contos de réis.

4ª. A autorisação e mais estipulações antecedentes ficam dependentes da realisação da seguinte condição.

5ª. A Companhia fará nas despesas de custeio e de administração da estrada uma redução não inferior á de £ 2.200 por anno, já diminuindo o pessoal empregado no serviço da Companhia, já reduzindo os salarios que paga a esse pessoal.

O que communico a V. S. para sua intelligencia e governo.

Deus Guarde a V. S. — *Pedro de Alcantara Bellegarde.* —
Sr. Superintendente da Estrada de Ferro de Pernambuco.

AVISO N. 312.— DE 11 DE JULHO DE 1863

Estabeleca nova ordem para o seguimento das malas do Correio, pelos trens da Estrada de Ferro de D. Pedro II

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. — Rio de Janeiro, 11 de julho de 1863.

Em vista da alteração, que vai haver no serviço da Estrada de Ferro de D. Pedro II, queira V. S. ordenar o seguinte:

1ª. Que além do carteiro, que hoje segue diariamente no trem, que vai até Macacos, e que continuará do mesmo modo, outro carteiro siga no trem das estações sub-urbanas até Sapopemba, levando a respectiva correspondencia; sendo criado um para este fim, quando não seja possível fazer o serviço com o numero actual, o que porém aliás muito lhe recommendo.

2ª. Que os carteiros quer do trem sub-urbano, quer da linha geral, sigam nos trens da manhã.

3ª. Que tanto no trem sub-urbano como no geral siga não só a correspondencia expedida pelo correio, mas também a que fór encontrada na caixa da Estação Central, e os jornaes da manhã, que para esse fim poderão ser levados á mesma Estação, indo logo separados das typographias, os que tiverem de seguir pelo trem sub-urbano, e os que tiverem de seguir pelo trem geral, sem o que não seguirão.

4°. Que além do carteiro actual siga mais também diariamente no trem geral outro carteiro com as habilitações necessarias para fazerem a separação da correspondencia afim de poderem deixar em cada uma das estações a que dellas tem de partir para seus destinos. O carteiro empregado neste serviço além da diaria de dous mil réis perceberá mais um mil réis também diarios. Se não fór possível com o numero actual dos carteiros acudir a este serviço, será nomeado mais um.

5°. A mala de Macacos seguirá até Belém entregue aos carteiros do trem geral: em Belém será por elles entregue ao chefe do trem de Macacos, que a conduzirá, trazendo a da Agencia semelhantemente até Belém onde a entregará aos carteiros.

6°. A mala de Vassouras seguirá diariamente: as mais como até agora.

Deus Guarde a V. S. — *Pedro de Alcantara Bellegarde.* —
Sr. Director da 4ª Directoria.

DECRETO N. 3130 — DE 24 DE JULHO DE 1863

Alterando a tarifa que deve regular o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias da Estrada de Ferro de D. Pedro II na parte sómente que trata dos fretes da estação de Macacos para a do Rodeio e vice-versa.

Hei por bem Ordenar que se observem as tarifas e instrucções que devem regular o transporte de passageiros, bagagens e mercadorias da Estrada de Ferro de D. Pedro II, approvadas pelo Decreto n. 3048 de 3 de fevereiro do corrente anno com a seguinte alteração: — Nos despachos da estação de Macacos para a do Rodeio e vice-versa serão cobrados os fretes pelo dobro do que está marcado na respectiva tabella.

Pedro de Alcantara Bellegarde, 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 vinte quatro de julho de mil oitocentos sessenta e tres, quadragesimo segundo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Pedro de Alcantara Bellegarde.

PORTARIA — DE 31 DE AGOSTO DE 1863

Creá na Directoria da Agricultura, Commercio e Industria tres livros para o assentamento de todos os empregados sujeitos ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Sendo conveniente reunir-se, com a precisa uniformidade, o assentamento de todos os empregados do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Sua Magestade o Imperador Ha por

hem que na Directoria a cargo de Vm. sejam creados para este fim tres livros, a saber:

- 1º. De assentamento dos empregados da Secretaria.
- 2º. De assentamento do pessoal tecnico, comprehendendo Engenheiros, Agrimensores, Conductores, Architectos e Mestres de obras empregados pelo Ministerio, ou que nelle se quizerem matricular.
- 3º. De todos os outros empregados do Ministerio.

Nestes livros, conforme as condições das especialidades dos inscriptos, se consignarão:

1º. No alto da folha, relativa a cada inscripto, o titulo da Repartição a que pertencer.

2º. O seu nome, naturalidade, filiação, idade, graduação scientifica e militar, os grãos de approvação obtida em os differentes estudos que houver cursado, data da nomeação para o emprego actual, e para todos os que anteriormente houver servido, e de sua demissão, com declaração dos motivos que a tiverem determinado.

Se fôr militar, a fé de officio, sua idade ao entrar para o serviço, data da sua praça, accessos, e reformas, com todas as observações relativas ao serviço por elle prestado, que constarem de documentos officiaes.

3º. Todos os empregos gratuitos e onus publicos, e as informações officiaes sobre o modo por que foram desempenhados.

4º. Todas as commissões de que tenha sido incumbido, com as mesmas indicações.

5º. Todas as mercês, condecorações, e distincções honorificas, que houver obtido, com declaração dos motivos.

6º. Todas as licenças que tiver gozado, com declaração das suas causas; e todas as partes de doente, e faltas justificadas ou não.

7º. Todas as penas em que tiver incorrido, com declaração dos motivos, que as houverem determinado.

Os livros serão riscados segundo os modelos juntos.

Toda a escripturação será feita por extenso, bem como as datas, contendo entre parenthesis a repetição por numeros.

A sua escripturação será encarregada a um empregado, que ficará responsavel por qualquer falta que houver a respeito della.

E' severamente prohibido raspar ou emendar o livro, e quando houver algum engano, o empregado fará uma chamada á margem, declarando seu engano e emendando-o.

Os Directores das outras Directorias deverão exigir e fornecer os esclarecimentos necessarios para os assentamentos que ora se ordenam; e mensalmente remetter á 1ª Directoria uma folha das alterações occorridas, para se fazerem as notas respectivas.

Deus Guarde a Vm. — *Pedro de Alcantara Bellegarde.* —
Sr. Director da Directoria Central.

AVISO N. 113 — DE 4 DE DEZEMBRO DE 1863

Concede ao Visconde de Barbacena empresario da Estrada de Ferro do districto da Laguna, na Provincia de Santa Catharina, os favores outorgados á Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II pelos arts. 7º, 9º, 10º, 13º e 24º do contracto de 10 de maio de 1855.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 113 — Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1863.

Illm. e Exm. Sr. — Sendo ouvida a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado sobre os dous requerimentos, em que V. Ex. pediu que fossem concedidos á Estrada de Ferro do districto de Laguna, na Provincia de Santa Catharina, de que é empresario, favores iguaes aos que pelos arts. 7º, 9º, 10, 13 e 24 do contracto de maio de 1855 foram outorgados á Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e tambem a subvenção de trinta e seis contos por cada uma legua da estrada que tem de construir a Companhia por V. Ex. organizada; e Confermando-se Sua Magestade o Imperador por Sua Immediata Resolução de 25 de Novembro proximo findo, tomada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 4 de outubro ultimo, Houve por bem Approvar o referido parecer, quanto á concessão dos favores outorgados á Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II pelos arts. 7º, 9º, 10, 13 e 24 do contracto de 10 de maio de 1855.

O que communico a V. Ex. para seu conhecimento.

Deus Guarde a V. Ex. — *Pedro de Alcantara Bellegarde.* — Sr. Visconde de Barbacena.

DECRETO N. 3198 — DE 16 DE DEZEMBRO DE 1863

Approva as instrucções para nomeações de Agrimensores

Hei por bem Approvar as instrucções para nomeação de Agrimensores de terras publicas, que com este baixam, assignadas por Pedro de Alcantara Bellegarde, 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, aos dezeseis dias do mez de dezembro de mil oitocentos sessenta e tres, quadragésimo segundo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Pedro de Alcantara Bellegarde.

Instrucções para nomeação de Agrimensores

Art. 1º. Somente poderão ser empregados como agrimensores, nas medições de terras publicas e particulares, feitas por ordem e com participação do Governo:

1°. Os engenheiros geographos com carta passada pelas escolas nacionaes;

2°. Os habilitados com carta de curso completo da Academia ou Escola de Marinha da Côrte;

3°. Os pilotos de carta pela mesma Escola ou Academia, ou por ellas reconhecida;

4°. Os agrimensores habilitados com titulo na fôrma destas instrucções;

5°. Os que, como taes, tiverem sido empregados pelo Governo até esta data.

Art. 2°. Os comprehendidos em os ns. 1, 2, 3 e 5 do artigo antecedente, para poderem exercer as funcções, são obrigados a apresentar os documentos comprobatorios de sua habilitação, para serem registrados no Ministerio das Obras Publicas ou nas Provincias nas Secretarias das Presidencias, pelos quaes lhes será entregue a declaração respectiva.

Art. 3°. Os conhecimentos especiaes exigidos para se obter carta de agrimensor na fôrma do § 4° do art. 1°, são os seguintes:

1°. Mathematicas elementares, metrologia, topographia, noções de astronomia e desenho linear;

2°. Pratica do uso dos instrumentos e trabalhos de campo.

Um programma especial designará circumstanciadamente as doutrinas dos paragraphos antecedentes.

Art. 4°. Quando houver concurrentes á solicitação do titulo de agrimensor, serão examinados por uma comissão de tres membros habilitados, conforme os §§ 1°, 2°, 3° e 4° do art. 1°, e presidida pelo mais graduado.

Esta comissão será nomeada na Côrte pelo Governo e nas Provincias pelos respectivos Presidentes.

Art. 5°. Examinados individualmente todos os postulantes, tanto na parte theoretica, como na pratica, a comissão examinadora organizará um quadro de todos os pontos do programma com as qualificações de habilitação em cada um pelos numeros de 0 a 3. Este quadro com todos os documentos e trabalhos escriptos, ou graphicos dos concurrentes, será presente directamente ao Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas na Côrte, e nas Provincias por intermedio dos Presidentes.

Art. 6°. Os concurrentes, que tiverem approvação pelas escolas superiores nacionaes em qualquer das doutrinas do programma podem ser dispensados dos respectivos exames, lançando-se a nota numerica á vista dos documentos, que exhibirem, e procedendo-se ao exame sómente nas doutrinas, que faltarem para completar o programma, de que trata o art. 3°.

Art. 7°. Se das informações e provas resultar habilitação serão expedidos pela Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas os titulos aos concurrentes, devendo estes antes apresentar folha corrida.

Art. 8°. Os titulos de engenheiro geographo, piloto ou agrimensor passados em paizes estrangeiros, só poderão ter valor depois

de um exame geral, pelo qual se verifique a identidade e capacidade do titulado.

Art. 9º. Seis mezes depois da publicação destas instruções nas capitães das Provincias, fica inhibido o exercicio de agrimensor, na forma do art. 1º, aquelles que não tiverem regularizado seus titulos, ou provado suas habilitações de conformidade com as presentes instruções.

Palacio do Rio de Janeiro, em 16 de dezembro de 1863. — *Pedro de Alcântara Bellegarde.*

DECRETO N. 3201. — DE 24 DE DEZEMBRO DE 1863

Autoriza o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para contractar com a Companhia União e Industria a transferencia ao Governo, da estrada de rodagem que a dita Companhia construiu, e da Colonia D. Pedro II, que fundou.

Tendo ouvido o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, Hei por bem autorisar o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para contractar com a Companhia União e Industria, debaixo das condições que acompanham este Decreto, assignadas pelo mesmo Ministro a transferencia ao Governo da estrada de rodagem que a referida Companhia construiu, e bem assim da Colonia D. Pedro II, fundada no municipio de Parahybuna, Provincia de Minas Geraes, junto á estação do Juiz de Fora; ficando, porém, as ditas condições dependentes de approvação do Poder Legislativo na parte que lhe competir.

Pedro de Alcântara Bellegarde, 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 vinte quatro de dezembro de mil oitocentos sessenta e tres, quadragesimo segundo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Pedro de Alcântara Bellegarde.

Condições a que se refere o Decreto n. 3201, de 24 de dezembro do corrente anno

Art. 1º. A Companhia entrega ao Governo Imperial, em plena propriedade, toda a estrada intitulada União e Industria; e bem assim todos os ramaes da referida estrada, estações, edificios e terrenos, que a mesma Companhia possui.

Art. 2º. Esta entrega é livre e desembaraçada de quaesquer onus, dividas ou hypothecas de qualquer natureza, ficando a Companhia obrigada a taes encargos, presentes ou futuros, com as unicas excepções designadas neste contracto.

Art. 3º. A Companhia cede igualmente ao Governo Imperial a importancia das garantias de juros, devidas pela Provincia de Minas até o ultimo de dezembro corrente.

Art. 4º. A Companhia cede tambem ao Governo Imperial o direito á percepção de todas as garantias de juros, geraes e provinciaes, a correr do 1º de janeiro proximo futuro em diante.

Art. 5º. O Governo Imperial, em compensação, toma a si a divida proveniente do emprestimo de seis mil contos de réis, contractados em Londres para os trabalhos da Companhia.

Art. 6º. O Governo Imperial mandará entregar á Companhia a quantia de duzentos e quarenta e oito contos cento e setenta e um mil réis para o pagamento de seu debito de igual importancia por diversas contas, existentes em o 1º de Julho deste anno, ficando, porém, sujeita a apresentar ao Governo as provas legues da realização de tal pagamento.

Art. 7º. Cumprida a condição do artigo antecedente, a Companhia receberá do Governo Imperial 1.500:000\$000 em apolices ao par da Divida Publica, de juro de 6 %.

Art. 8º. A Companhia reserva para si todo o trem rodante, a mobilia das estações e o material de construção em ser; sendo obrigada ás condições exaradas nos arts. 11 e 12 deste contracto; bem como o direito de haver as garantias de juros que lhe são devidas pela Provincia do Rio de Janeiro até o fim do corrente anno.

Art. 9º. O Governo se encarrega de solver a divida da Companhia á casa bancaria de Antonio José Alves Souto & Comp., conforme consta de sua conta, recebendo a mesma casa bancaria 2.000:000\$ em apolices, ao par de 6 % de juros, e passando plena quitação da referida divida e seus juros.

Art. 10. As apolices emitidas em execução dos arts. 7º e 9º das presentes condições, começarão a vencer juro desde o 1º de janeiro de 1864, e não poderão ser transferidas a novos possuidores em maior quota do que a quarta parte do seu primitivo numero em cada semestre, a contar da data da approvação destas condições pelo Poder Legislativo.

Por esta clausula não se prohibe a transferencia indispensavel para se converterem as apolices em titulos de caução, em estabelecimentos bancarios.

Art. 11. A Companhia se encarrega, durante o espaço de cinco annos, da conservação da estrada e seus ramaes, estações e suas dependencias, de que, durante o mesmo tempo, terá o uso fructo; e bem assim de manter o trafego pela fórmula que se designar em contracto especial.

Art. 12. Em compensação perceberá as taxas e barreiras que se designarem em contracto, conforme o artigo antecedente.

Art. 13. A Companhia entrega a colonia D. Pedro Segundo ao Governo Imperial, e bem assim o direito que tem de haver dos colonos as quantias que estes devem á mesma Companhia, e constam dos balanços.

Art. 14. O Governo Imperial solve a divida que para com elle tem a dita Companhia, na importancia de duzentos contos de réis, por letras accitadas ao Thesouro Nacional para a fundação da mesma colonia; e se encarrega de liquidar e pagar a divida da Companhia ao Dr. Schmidt (de Hamburgo), pelo que se verificar.

Art. 15. Todas estas condições ficam dependentes de approvaçõ do Poder Legislativo.

Art. 16. O Governo Imperial nomeará um fiscal que terá a seu cargo zelar os direitos do Governo e o serviço publico, quer antes, quer depois da approvaçõ das presentes condições.

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de dezembro de 1863. — *Pedro de Alcantara Bellegarde.*

DECRETO N. 3213 — DE 29 DE DEZEMBRO DE 1863

Manda applicar ás despezas com as verbas — Juros ás estradas de ferro e de rodagem, — Obras Publicas Geraes e auxilio ás Provincias — e Jardim Botânico do Passeio Publico — do exercicio de 1862-1863, a quantia de 493:104\$342, tirada das sobras da verba — Obras Publicas do Municipio, — pertencente ao mesmo exercicio.

Sendo insufficientes as quantias votadas na Lei do Orçamenio n. 1.114 de 27 de setembro de 1860, mandada vigorar no exercicio de 1862-1863 pela de n. 1.149 de 21 de igual mez de 1861, para as despezas com as verbas — Juros ás estradas de ferro e de rodagem — Obras Publicas Geraes e auxilio ás Provinciaes — e Jardim Botânico do Passeio Publico; e Tendo ouvido o Meu Conselho de Ministros, Hei por bem, na fórma do art. 13 da Lei n. 1.177 de 9 de setembro de 1862, autorisar o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para applicar aquellas despezas a quantia de 493:104\$342, tirada da verba — Obras Publicas do Municipio —, pertencente ao mesmo exercicio, na fórma da demonstraçõ junta; dando-se disto conta ao Poder Legislativo, na sua proxima reuniãõ, para ser definitivamente approvedo.

Pedro de Alcantara Bellegarde, 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 vinte e nove de dezembro de mil oitocentos sessenta e tres, quadragesimo segundo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Pedro de Alcantara Bellegarde.

Demonstração das verbas de despesa do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, pertencentes ao exercicio de 1862-1863, que precisam de supprimento, e a que se refere o decreto n. 3213, desta data data.

<i>Verbas</i>	<i>Despeza</i>	<i>Deficit</i>
§ 25, art. 2°.		
Importancia paga nesta Côrte e em Londres pela garantia de juros ás estradas de ferro e de rodagem	1.101:265\$865	
Credito da Lei	634:318\$194	466:947\$671
§ 26, dito artigo.		
Idem, idem, nesta Côrte, nas provincias e em Londres por conta das obras publicas geraes e provinciaes	631:555\$477	
Creditos da Lei	605:681\$806	25:837\$671
§ 51, dito artigo.		
Idem, idem, ao empregario do Jardim Botânico do Passeio Publico, em virtude do contracto de 1° de dezembro de 1860 (condição 7°)	10:000\$000	
Credito da Lei	9:717\$000	283\$000
		493:104\$342

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de dezembro de 1863. --
Pedro de Alcantara Bellegarde.

1864

DECRETO N. 3221 — DE 23 DE JANEIRO DE 1864

Modificando e additando algumas das tarifas que baixaram com o decreto n. 3.048, de 3 de fevereiro de 1863.

Tendo provado a experiencia que os fretes marcados em algumas das tarifas que baixaram com o Decreto n. 3.048 de 3 de fevereiro do anno proximo passado por muito altos se tornam prohibitivos e desfavoraveis aos interesses da industria, e vendo outrosim que alguns objectos deixaram de ser taxados na tarifa em vigór na Estrada de Ferro de D. Pedro II:

Hei por bem Determinar que em substituição e em additamento á mesma tarifa se observem as tabellas que com este baixam, (*) assignadas pelo Director da Directoria das Obras Publicas e Navegação.

Domiciano Leite Ribeiro, 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 vinte e tres de janeiro de mil oitocentos sessenta e quatro, quadragesimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Domiciano Leite Ribeiro.

AVISO N. 41 — DE 17 DE FEVEREIRO DE 1864

Approva a tarifa da Estrada de Ferro de Pernambuco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 41 — Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 1864.

A tarifa da Estrada de Ferro dessa Provincia, organizada pelo respectivo Engenheiro Fiscal de accódo com o Superintendente interino, e que acompanhou o officio de V. Ex. de 16 de novembro

(*) As tabellas estão publicadas na collecção de Leis do anno de 1864, pags. 4 a. 15.

do anno proximo passado sob n. 117, fica approvada provisoriamente, para ter execução durante o espaço de um anno, a contar da data da approvação concedida por essa Presidencia, depois do que se observará a regra estabelecida na informação constante do officio incluso do Engenheiro João Ernesto Viriato de Medeiros, que por cópia transmittio a V. Ex.

Deus Guarde a V. Ex. — *Domiciano Leite Ribeiro.* — Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 43 — DE 20 DE FEVEREIRO DE 1864

Estabelece regras sobre as tarifas da Estrada de Ferro da Provincia de Pernambuco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 43 — Rio de Janeiro, 20 de fevereiro de 1864.

Illm. e Exm. Sr. — Accuso a recepção do officio de V. Ex. de 27 do proximo passado sob n. 7, em que me communica ter, de accordo com o Engenheiro Fiscal e o Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia, approvado provisoriamente e por um anno, a nova tarifa que deve vigorar do 1º de corrente em diante, e da qual enviou-me V. Ex. um exemplar.

Fazendo-me esta communicação pede-me V. Ex. que o autorise a entrar em novo ajuste com o Superintendente acerca da prorrogação do prazo, por estar findo o estipulado no acto dessa Presidencia de 27 de fevereiro do anno passado, approvado por Aviso deste Ministerio de 8 de maio deste anno, no qual devia a Companhia completar as obras addicionaes, e reparar algumas existentes.

Tambem me declara V. Ex. que, devendo proceder-se ao exame das obras, e tendo findado o tempo em que deveria ter elle lugar, por uma commissão de engenheiros nomeada pelo Governo Imperial, segundo foi deliberado, nomearia V. Ex. a referida commissão com Engenheiros dessa Provincia, visto como no dia 1º do corrente entregaria o empreiteiro a estrada á Companhia.

Respondendo a V. Ex. devo communicar-lhe que o Governo Imperial approva a execução provisoria da tarifa, que terá vigor dentro de um anno a contar do 1º do corrente mez. Durante este tempo procurará V. Ex. conhecer os resultados praticos da mesma tarifa, se são satisfactorios ou não, tanto em relação aos interesses da Companhia como aos do commercio e da industria da Provincia afim de propor as alterações, que forem julgadas precisas e aconselhar a experiencia, procedendo a este respeito de accordo com o Superintendente da Companhia, e com o respectivo Engenheiro Fiscal.

Quanto á autorisação pedida para um ajuste com o Superintendente, no qual se determine um novo prazo para complemento das obras addicionaes e reparação das já concluidas, o Governo a concede, e recommenda a V. Ex. que tenha em vista nesse accordo as disposições do Aviso de 8 de maio deste anno, que approvou o acto dessa Presidencia de 27 de fevereiro do anno passado.

Finalmente o Governo Imperial approva a resolução assentada por V. Ex. de nomear uma commissão de Engenheiros dessa Pro-

vincia para o exame das obras da estrada, na conformidade do que foi estipulado. E por esta occasião declaro a V. Ex. que, não estando as obras addicionaes concluidas, e consequentemente não podendo ser definitivo o exame para o recebimento da estrada por parte do Governo, não julgou este necessario nomear a commissão de Engenheiros, sendo por agora bastante a inspecção a que V. Ex. ia mandar proceder.

Recommendo a V. Ex. que remetta a esta Secretaria de Estado não só cópia do ajuste que fizer com o Superintendente, como o relatorio, que a V. Ex. deve apresentar a commissão de engenheiros ácerca do estado das obras, convindo que V. Ex. a respeito destas materias não resolva definitivamente sem ouvir a este Ministerio.

Deus Guarde a V. Ex. — *Domiciano Leite Ribeiro*. — Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 60 — DE 8 DE MARÇO DE 1864

Manda executar uma nova tarifa para a Estrada de Ferro de Pernambuco e solve as duvidas apresentadas pelo respectivo Superintendente.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — Rio de Janeiro, 8 de março de 1864.

Illm. Sr. Foi-me presente o officio de V. S. de 26 do proximo passado, transmittindo-me por cópia um extracto da sessão da Directoria da Estrada de Ferro da Provincia de Pernambuco de 5 de janeiro deste anno, onde a mesma Directoria, depois de consignar a sua approvação ao acto do Superintendente e da commissão consultiva, pelo qual autorisaram a adopção da nova tarifa ha pouco posta em vigor, declara que o faz sob a condição imposta pelo mesmo Superintendente, a qual consiste em não poder o Governo Imperial considerar a Companhia responsavel por qualquer prejuizo, que possa resultar aos seus accionistas da execução da mesma tarifa, contra a qual, diz ainda V. S. no seu officio, opinou e protestou o mesmo Superintendente. Em resposta cumpre-me dizer-lhe que, tendo sido essa tarifa organizada pelo Engenheiro Fiscal de accordo com o Superintendente interino da Companhia, que assignou sem protesta, nem condição alguma, que limitasse os seus efeitos, e sendo depois ouvido V. S. sobre ella, em conferencia com o Capitão João Ernesto Viziato de Medeiros, e não tendo opposto objecção alguma, resolveu o Governo Imperial mandal-a executar na conformidade do Aviso por este Ministerio expedido ao Presidente de Pernambuco em 17 do proximo passado sob n. 3, e que lhe transmitto por cópia. Portanto, á vista do occorrido, nenhuma responsabilidade pôde caber ao Governo Imperial da execução provisoria da nova tarifa.

Deus Guarde a V. S. — *Domiciano Leite Ribeiro*. — Sr. H. Bramah.

AVISO N. 75 — DE 21 DE MARÇO DE 1864

Approva a resolução tomada pela Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro 2º de aceitar a linha provisoria construida sobre o grande tunnel daquella Estrada; que as despezas para a consolidação da linha e outras occasionadas pela alteração, conservação do material rodante e os provenientes da substituição da locomotiva ou carro corram por conta do capital.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 75 — Rio de Janeiro, 21 de março de 1864.

Ilm. Sr. — Attendendo ás ponderações feitas por V. S. em seu officio de 4 do corrente, o Governo Imperial approva a resolução tomada por essa Directoria de aceitar a linha provisoria construida sobre o grande tunnel da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e mandar por ella fazer em carros apropriados o transporte dos materiaes para a construção das obras das 2ª e 3ª secções; considerando, porém, que o serviço que por ella se vai fazer é todo em favor das obras em execução; que esse caminho provisorio precisa ainda consolidar-se, para com segurança poder prestar-se ao transito publico: quaesquer despezas occasionadas pela alteração, conservação do material rodante, e as provenientes da substituição de locomotiva ou carro que se arruine em consequencia de accidente, corram por conta do capital, bem como as que se fizeram com o pessoal e material exigido pelos trens no serviço de tracção, e finalmente as que se referem á conservação do caminho até que for recebido definitivamente para uso do publico.

Deus Guarde a V. S. — *Domiciano Leite Ribeiro* — Sr. Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 83 — DE 1 DE ABRIL DE 1864

Approva a decisão tomada pelo Presidente da Provincia de Pernambuco relativamente ao pagamento dos fretes devidos pelos transportes mandados dar aos agentes da autoridade publica.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 83 — Rio de Janeiro, 1 de abril de 1864.

Ilm. e Exm. Sr. — Foi presente a este Ministerio o officio de V. Ex. de 4 de fevereiro ultimo sob n. 15, com a representação do Superintendente interino da Estrada de Ferro dessa Provincia, relativa ao pagamento dos fretes devidos pelos transportes mandados dar aos agentes da autoridade publica, e excedentes do numero das gratuitas á que tem direito o Governo em cada viagem. Approvando a decisão tomada por V. Ex. sobre esta materia, cumpre-me declarar-lhe que d'ora em diante se deve observar a este respeito a mesma pratica adoptada na Estrada de Ferro de D. Pedro II, e constante da inclusa informação por cópia, cumprindo que V. Ex. neste sentido expeça as necessarias ordens, convido outrosim ob-

servar que as contas devem ser sob informação do respectivo Engenheiro Fiscal, apresentadas com as devidas discriminações, separando-se as despesas provinciaes das que são geraes, e estas pelos differentes Ministerios, para deste modo serem ordenados os devidos pagamentos. E nesta conformidade deve V. Ex. exigir que lhe sejam apresentadas as contas das quantias devidas á Companhia de passagens mandadas dar pelo Governo.

Deus Guarde a V. Ex. — *Domiciano Leite Ribeiro*. — Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1198 — DE 16 DE ABRIL DE 1864

Determina que a Lei n. 1177, de 9 de setembro de 1862, decretada para o exercicio de 1863 a 1864, continue em vigor no anno financeiro de 1864 a 1865 enquanto não fôr promulgada a Lei do Orçamento deste exercicio, e dá outras providencias.

Hei por bem Sancionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral Legislativa.

Art. 1º. A Lei n. 1.177 de 9 de setembro de 1862 decretada para o exercicio de 1863 a 1864 continuará em vigor no anno financeiro de 1864 a 1865, enquanto não fôr promulgada a Lei do Orçamento desse exercicio.

Art. 2º. A somma consignada no § 26 do art. 7º da sobredita Lei, fica desde já elevada a quinhentos contos de réis.

Art. 3º. O Governo é autorizado para applicar ao resgate dos bilhetes do Thesouro em circulação a importancia do excesso, que resulta do emprestimo contrahido em Londres, no mez de outubro do anno proximo passado, e da emissão de apolices feita nesta Corte no referido mez para pagamento dos emprestimos de 1824 e 1843, como fôra autorizado pela Lei n. 1114 de 27 de setembro de 1860.

Art. 4º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

José Pedro Dias de Carvalho, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em dezesseis de abril de mil oitocentos sessenta e quatro, quadragesimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

José Pedro Dias de Carvalho.

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

DECRETO N. 3286 — DE 14 DE JUNHO DE 1864

Altera o decreto n. 3048 de 3 de fevereiro de 1863 na parte que se refere á tarifa dos passageiros de 1.ª classe da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Attendendo ao que me representou a directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II. Hei por bem determinar que a Tabella A da tarifa de passageiros, que acompanha o decreto numero 3048 de 3 de fevereiro de 1863, seja alterada, pagando os passageiros de 1.ª classe a respectiva taxa com a redução de dez por cento logo que a estrada seja aberta ao trafego até a Barra do Pirahy, contanto, porém, que nenhum bilhete se emitta por menos de 500 réis.

Domiciano Leite Ribeiro, 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, 14 de junho de 1864, 43.º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Domiciano Leite Ribeiro.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1231 — DE 10 DE SETEMBRO DE 1864

Autoriza o Governo a innovar os contractos da Companhia União e Industria

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

Art. 1.º O Governo fica autorizado a innovar os contractos da Companhia União e Industria sobre as seguintes bases:

§ 1.º Tomará a propriedade da Estrada do mesmo nome, pontes e mais obras da mesma Estrada propriamente dita, e as casas das barreiras por preços que nunca excedam aos que constam dos balanços e contas da Companhia, exclusive os juros.

§ 2.º No pagamento do preço da Estrada se levará em conta o principal do emprestimo garantido em Londres á Companhia, sendo-lhe perdoada a importancia dos juros e a amortisação que o Estado já tiver pago, e que a Companhia estiver devendo.

§ 3.º Ajustará com os outros credores da Companhia o pagamento de suas dividas que poderá ser realisado em apolices da cívica publica ao par, ou em dinheiro quanto ás pequenas quantias comprehendendo-se no preço da Estrada, de que fallá o paragrapho primeiro, contanto que se obtenha dos mesmos credores plena quitação, além dos abatimentos razoaveis que o Governo poderá exigir em beneficio dos accionistas da Companhia, os quaes conservarão a propriedade das estações, terrenos e trem rodante.

§ 4.º Conservará a Companhia os direitos e obrigações que actualmente tem, quanto ás diligencias de passageiros e outros transportes.

§ 5.º Ficará pertencendo ao Estado o direito aos juros garantidos pelas Provincias do Rio de Janeiro e Minas Geraes.

§ 6º. Ficará dispensada a Companhia do pagamento da dívida proveniente do empréstimo para a fundação da colônia de D. Pedro, II, nas immediações da Cidade do Parahybuna.

Art. 2º. O Governo proverá á conservação da Estrada, contratando-a com a mesma Companhia União e Indústria, ou com outra qualquer Companhia ou empresario, a quem poderá conceder o producto das taxas itinerarias e barreiras existentes; e, na impossibilidade desse contracto, por meio de administração e arrecadação directa das mesmas taxas e barreiras.

Art. 3º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, aos dez dias do mez de setembro do anno de mil oitocentos sessenta e quatro, quadragésimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

Francisco José Furtado.

AVISO N. 286 — DE 10 DE OUTUBRO DE 1864

Estabelece regras sobre a cobrança de dividendos da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — N. 286 — Rio de Janeiro, 10 de outubro de 1864.

Carlos Carneiro de Campos, Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, ordena ao Sr. Inspector da Thesouraria de Fazenda da Provincia de Pernambuco, de conformidade com a Imperial Resolução de Consulta das secções reunidas de Fazenda e Imperio do Conselho de Estado de 5 do corrente, que sempre que cobrar dividendos da Companhia da Estrada de Ferro da dita Provincia envie ao Thesouro uma conta desenvolvida delles, na qual se declare o capital das accções, a taxa e o tempo a que respeitarem os dividendos, a importancia em libras e em réis e o cambio que tiver servido de base ao calculo; e bém assim que remetta uma conta semelhanante, sobre o dividendo pago pela Companhia respectiva e já contemplado no balanço de junho proximo passado.

Carlos Carneiro de Campos.

DECRETO N. 3325 — DE 29 DE OUTUBRO DE 1864

Transfere ao Estado a propriedade da estrada de rodagem denominada União e Indústria, e usando da autorização concedida pela Lei n. 1231 de 10 de setembro do corrente anno, Hei por bem approvar as condições que

com este baixam, assignadas por José Liberato Barroso, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, para transferir ao Estado a propriedade da estrada de rodagem denominada — União e Industria.

Palacio do Rio de Janeiro, em vinte e nove de outubro de mil oitocentos sessenta e quatro, quadragesimo terceiro da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

José Liberato Barroso.

Condições a que se refere o decreto n. 3325, de 29 de outubro de 1864

1ª

A Companhia — União e Industria — faz cessão ao Governo Imperial da estrada de rodagem que construiu da Cidade de Petropolis a Juiz de Fora, na Provincia de Minas, com as pontes e mais obras da mesma estrada, ramaes em construcção, casas de barreiras e pertencas da arrecadação de taxa.

E cede igualmente os juros garantidos pelos Governos geraes e provinciaes de Minas e do Rio de Janeiro, a contar, quanto aos dous primeiros, do dia em que a Companhia deixou de os receber, e quanto ao ultimo, da data deste contracto.

2ª

A Companhia obriga-se:

§ 1º. A conservar por espaço de quinze annos, a estrada, os ramaes existentes e os que construir, de modo a darem bom transitto para a viação de carros em todas as estações do anno, sujeitando-se a fiscalisação do Governo.

§ 2º. A continuar na direcção da Colonia D. Pedro II, mantendo a expensas suas, e renunciando qualquer auxilio do Governo Geral, as escolas actuaes, e o culto catholico e protestante enquanto não fór a mesma colonia emancipada.

§ 3º. A liquidar suas contas com os colonos, dentro do prazo de quatro mezes, a abater em beneficio delles tanto quanto basto para que o valor das terras, medição e caminhos coloniaes não importem mais de dez réis por braça quadrada, e a entregar-lhes dentro daquelle prazo, os titulos definitivos de suas propriedades, podendo a Companhia garantir-se pelo saldo das referidas contas com hypotheca das mesmas terras e bemfeitorias.

§ 4º. A estabelecer dentro do prazo de dous annos, e em contiguidade á colonia D. Pedro II, cincoenta familias de colonos nacionaes, com propriedade livre e nas mesmas condições do contracto feito com os colonos allemães, vendendo-lhes terras por preço que não exceda o seu custo, inclusive as despezas relativas a caminhos coloniaes, medição dos lotes e arranchamentos provisorios; e bem assim a fundar e manter uma escola pratica de agricultura onde se ensinem gratuitamente os methodos aperfeçoados de lavoura e de criação de animaes domesticos.

§ 5º. A concluir, sem dispendio do Estado, o ramal que da estação da Serraria se dirige á Cidade do Mar de Hespanha.

§ 6º. A conduzir as malas do Correio para a Provincia de Minas, quando findar o respectivo contracto, e emquanto tiver a Companhia a seu cargo a conservação da estrada, por preço nunca excedente ao que presentemente recebe do empresario daquelle serviço.

3ª

Subsistem em vigor as obrigações e direitos que tem a Companhia em relação ás diligencias e outros vehiculos de transporte.

4ª

O Governo Imperial recebe da Companhia — União e Industria — a estrada e mais objectos de que trata a condição primeira deste contracto no valor de 9.161:801\$682, que lhe serão pagos pela seguinte fórma:

§ 1º. Com a exoneração da responsabilidade da Companhia peio capital levantado em Londres na importancia de 6.000:000\$000.

§ 2º. Com a quitação do que deve a Companhia á massa fallida de A. J. A. Souto & Comp., na importancia de 2.000:000\$000.

§ 3º. Com a quitação do que deve a Companhia á Bahia & Irmãos, na importancia de 266:342\$660.

§ 4º. Em apolices da divida publica e entregues á Companhia na importancia de 895:459\$022.

5ª

Para fazer face ao pagamento de que trata a condição antecedente o Governo emitirá apolices da divida publica pelo valor nominal de 1:000\$000 cada uma, vencendo juros de 6 % ao anno a contar da data deste contracto, sendo as fracções de conto de réis pagas em dinheiro.

6ª

O Governo desiste em favor da Companhia do direito de receber a quantia de 200:000\$ que lhe havia concedido por emprestimo para o estabelecimento da Colonia D. Pedro II, e bem assim dos juros do emprestimo de Londres vencidos até hoje.

7ª

O Governo cede á Companhia o producto das taxas itinerarias e barreiras existentes durante o prazo de quinze annos, ficando a cargo da Companhia a sua arrecadação, usufruindo ella para este fim as casas de barreiras e suas pertencas.

Fica, porém, entendido que o saldo que resultar desta verba de receita, depois de paga a despeza da conservação da estrada, pertencerá á Companhia, e não será o Governo responsavel por qualquer "deficit" que por ventura se possa dahi originar.

8°

A Companhia não poderá reclamar do Governo indemnisação alguma sobre qualquer pretexto, e com os seus haveres garantirá o fiel cumprimento das condições acima estipuladas, e de quaesquer reclamações do terceiro.

9°

Ficam em vigor os contractos existentes na parte em que não foram alterados pelo presente.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de outubro de 1864. — José Liberato Barroso.

1865

AVISO N. 1 — DE 9 DE JANEIRO DE 1865

Manda pagar os estudos do traçado e exploração da linha da Estrada de Ferro D. Pedro II, entre a cidade de Vassouras e a estação do rio das Mortes.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1865.

Communico a V. S., em resposta ao seu officio de 3 do corrente que, nesta data, solicitei do Ministerio da Fazenda a expedição de ordem afim de que no Thesouro Nacional seja posta á disposição de V. S. a quantia de 691\$000, para pagamento da despeza feita com o estudo do traçado e exploração da Estrada entre a cidade de Vassouras e a Estação do Rio das Mortes.

Deus Guarde a V. S.

Jesutino Marcondes de Oliveira e Sá

Sr. Conselheiro Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 1 — DE 10 DE JANEIRO DE 1865

Autoriza o Presidente da Provincia de S. Paulo entender-se com o Superintendente da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy no sentido de serem construidos ramaes convergentes á mesma estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Gabinete — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 10 de janeiro de 1865.

Convindo aos interesses do Estado e á prosperidade dessa Provincia que a Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy seja, desde sua inauguração, posta em communição facil com os municipiós que por sua posição devem aproveitar-se das vantagens desse grande melhoramento; e sendo por outro lado, de subido interesse para a respectiva Companhia, que a maior somma de productos transite por seu intermedio; autoriso a V. Ex. a entender-se com o superintendente da mesma Companhia no intuito de se fazerem os estudos necessarios ao estabelecimento de ramaes que partindo do

tronco da linha ferrea se dirijam aos pontos adequados dos maiores centros da produção agricola e do movimento do commercio interno dessa Provincia, devendo a Companhia fornecer o pessoal tecnico e o Estado fazer as despezas de locomoção e auxiliares, sendo previamente ajustado entre o Governo e a Companhia o onus que caberá ao Thesouro.

O accôrdo que V. Ex. realizar ficará dependendo da approvação deste Ministerio.

Os ramaes deverão satisfazer as seguintes condições:

1^a. Declividade nunca maior de 5 %, elevando-a excepcionalmente até 7 % em uma extensão que não exceda a 300 metros;

2^a. Largura util de 5 metros para ramaes mais importantes e de 4 1/2 para os sub-ramaes;

3^a. Curvas cujo raio não seja maior de 20 metros;

4^a. Pontes de madeira sobre pegões de pedra;

5^a. Leito sem empedramento, porém revestido de obras que facilitem o perfeito escoamento das aguas.

Desse estudo se levantará planta e se fará o orçamento da despeza das obras.

Deus Guarde a V. Ex.

Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 2 — DE 12 DE JANEIRO DE 1865

Declara ao Presidente da Provincia de S. Paulo que opportunamente serão tomados em consideração os estudos feitos pelo engenheiro Francisco Antonio Monteiro Tourinho para a construção de uma via ferrea ligando a Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby á freguezia da Escada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1865.

Com o officio de V. Ex. de 26 de dezembro do anno proximo findo, recebi por cópia os estudos feitos pelo Engenheiro dessa Provincia, Francisco Antonio Monteiro Tourinho, sobre o projecto de uma via ferrea que entroncando-se na de Santos a Jundiaby deve prolongar-se até a freguezia da Escada, proximo de Mogy das Cruzes, e ligar-se á navegação do Rio Parahyba.

Apreciando devidamente a importancia da linha ferrea projectada, os estudos sobre ella feitos serão opportunamente tomados na devida consideração.

Deus Guarde a V. Ex.

Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 2 — DE 18 DE JANEIRO DE 1865

Autoriza a Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II a fazer uma nova chamada de 5 % na fórma das precedentemente autorizadas

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 18 de janeiro de 1865.

Em solução aos officios de V. S. de 3 e 14 do corrente, e attendendo ás razões ponderadas, concedo autorisação, para que essa Directoria, de conformidade com o art. 7 dos Estatutos por que se rege, proceda a uma nova chamada de 5 % na fórma das precedentes autorizadas.

Deus Guarde a V. S.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

Sr. Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 7 — DE 21 DE JANEIRO DE 1865

Declara ao Presidente da Provincia de Pernambuco que fica approvedo o seu acto ordenando que nenhum trem especial para o serviço do publico seja concedido por preço inferior a 25\$ e autoriza a redução até 50 % do preço da miliagem para a viagem de volta dos referidos trens.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 7 — Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1865.

Em resposta ao seu officio de 27 de dezembro proximo findo que acompanhou por cópia os do Superintendente e Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, declaro a V. Ex. que fica approvedo o acto dessa Presidencia, pelo qual se ordenou que nenhum trem especial para o serviço do publico e de que trata o art. 33 do Regulamento Interno da referida Estrada seja expedido por preço inferior a 25\$000, qualquer que seja a distancia que tenha de percorrer, o outrosim que o preço da miliagem de que falla o mesmo artigo pode ser reduzido até 50 % para as viagens de volta daquelles trens que se recolherem ás officinas ou aos seus depositos.

Deus Guarde a V. Ex.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 3 — DE 8 DE FEVEREIRO DE 1865

Autoriza a Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II a fazer uma nova chamada de 5 % na forma das precedentemente autorizadas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 8 de fevereiro de 1865.

Em solução ao officio de V. Ex. de 4 do corrente, concedo autorisação para que essa Directoria, de conformidade com o art. 7 dos estatutos da Companhia proceda a uma nova chamada de 5 % na forma das precedentes.

Deus Guarde a V. Ex.

Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá.

Sr. Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 3413 — DE 11 DE MARÇO DE 1865

Concede á Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II autorização para elevar provisoriamente ao duplo a tarifa especial do ramal de Macacos.

Attendendo ao que Me representou a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II:

Hei por bem Conceder á mesma Directoria faculdade para elevar provisoriamente ao duplo a tarifa especial do ramal de Macacos.

Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá, 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 onze de março de mil oitocentos sessenta e cinco, quadragesimo quarto da Independencia o do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá.

AVISO N. 5 — DE 4 DE ABRIL DE 1865

Approva as contas da construcção da 2ª secção até a 15ª divisão da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 4 de abril de 1865.

Em solução ás observações por Vmce. feitas na 1ª parte de seu officio de 8 de junho de 1864 relativamente ás contas de construcção da Estrada de Ferro de D. Pedro II nas divisões 3 a 15 da 2ª Secção, passo a declarar-lhe o que foi resolvido pelo Governo Imperial.

Em vista da correspondencia official concernente ao objecto e aos exames posteriormente instituidos, reconhece-se que a controversia entre Vmce. e o Engenheiro da Companhia, ora se refere a excavações que elle affirma terem sido feitas em logares designados e a cuja pagamento Vmce. se oppõe, ora a lapsos de penna e enganos arithméticos, dando-se tambem pequenas differenças procedentes do emprego feito por Vmce. e pelo Engenheiro de formulas diversas para o calculo.

Tendo considerado se fazer patente:

1º, que das excavações apontadas umas estão descobertas e visiveis, outras eram de reconhecida necessidade, não havendo razão para duvidar-se da existencia de qualquer dellas.

2º, que esses serviços, sendo reaes, não podem deixar de ser pagos; e não se adduzindo prova de que os calculos respectivos fossem feitos com infidelidade, tem elles por si não só a presumpção de direito, mas ainda o que resulta do facto de que nas outras excavações que puderem ser recalçadas acham-se os calculos exactos.

3º, que de enganos arithméticos e lapsos de penna não pode resultar imputação, tendo sido commettido por ambas as partes em sentidos contrarios, sendo elles, aliás, pouco importantes.

4º, que quaesquer differenças procedentes da formula seguida não podem ser consideradas, tendo os Engenheiros empregado sempre o processo que julgaram melhor sem reparo da parte da Companhia ou do Governo Imperial.

Do que tudo se conclue, que as objecções de Vmce. não procedem e consequentemente o Governo Imperial ha por approvada as contas da construcção da 2ª secção até a 15ª divisão inclusive, ficando dependente de deliberação ulterior a 2ª parte do seu officio que trata das contas da receita e despeza.

O que lhe communico para seu governo.

Deus Guarde a Vmce.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

Sr. Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro D. Pedro II.

AVISO N. 11 — DE 4 DE ABRIL DE 1865

Accelta a offerta de diversos fazendeiros da zona atravessada pela Estrada de Ferro de D. Pedro II até a estação de Desengano para construir cercas na hnia a razão de 2\$000 por braça.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 11 — Rio de Janeiro, 4 de abril de 1865.

Approvando a medida proposta por V. S. relativamente á offerta feita pela Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II aos fazendeiros cujas terras são atravessadas pela Estrada de Ferro até a ponte do Desengano, de receberem elles a quantia de 2\$000 por cada braça de cerca que construirém, alliviando assim a Dire-

ctoria da responsabilidade de sua construcção: assim o communico
a V. S. para seu conhecimento.

Deus Guarde a V. S.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

Sr. Presidente da Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II.

AVISO CIRCULAR S/N — DE 6 DE ABRIL DE 1865

Para que os engenheiros empregados nas Provincias cumpram as instrucções
abaixo declaradas para a conversão das medidas metricas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PU-
BLICAS — 2ª Directoria — 2ª Secção — Rio de Janeiro, 6 de abril
de 1865.

Illm. e Exm. Sr. — Sendo indispensavel uniformisar os tra-
balhos dos Engenheiros deste Ministerio, e tambem exigir delles o
uso do systema metrico francez, como determina a Lei n. 1157 de
25 de junho de 1862, haja V. Ex. de dar as suas ordens para que
os Engenheiros empregados nessa Provincia cumpram fielmente as
inclusas Instrucções, das quaes fará V. Ex. distribuir por elles os
exemplares precisos acompanhados das tabellas para a conversão
das medidas metricas, nas que lhes correspondem no systema usual
do paiz.

Deus Guarde a V. Ex. — *Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.*
— Sr. Presidente da Provincia do Amazonas. — Identico aos demais
Presidentes.

**Instrucções por que se devem guiar os Engenheiros do Ministerio
da Agricultura Commercio e Obras Publicas na execução
dos trabalhos de que forem incumbidos.**

1º

Todas as medidas de extensão serão dadas em metros, seus
multiplos e submultiplos.

2º

As medidas dos angulos serão dadas pela graduação sexage-
simal.

3º

As plantas serão sempre acompanhadas de copias dos canhe-
nhos do seu levantamento, nos quaes virão distincta e claramente
indicadas todas as medidas e resultados obtidos.

4º

Os desenhos dos perfis longitudinaes e transversaes do terreno
serão tambem acompanhados de copias dos seus respectivos ca-
nhenhos claramente traçados e escripturados.

5°

Os declives serão indicados por fracções tendo por denominador o n. 1.000.

6°

Os pontos que servirem de origem de nivelamento serão referidos pelo menos a um marco fixamente collocado, ou a um ponto qualquer de posição invariavel.

7°

As sondagens dos portos de mar serão reduzidas ao nivel da baixa-mar das aguas vivas ordinarias.

8°

As plantas e outros quaesquer desenhos que não puderem ser convenientemente feitos em escala de grandeza natural, o serão nas representadas pelas fracções

$\frac{1}{5}$	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{20}$	$\frac{1}{50}$	$\frac{1}{100}$	$\frac{1}{200}$	$\frac{1}{1.000}$	$\frac{1}{2.000}$	$\frac{1}{2.500}$	$\frac{1}{5.000}$
		$\frac{1}{10.000}$	$\frac{1}{20.000}$	$\frac{1}{25.000}$	$\frac{1}{50.000}$				

9°

A escala de grandeza natural e as de $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{20}$ e $\frac{1}{50}$ serão as unicas empregadas nos desenhos de peças de metal ou de madeira, nos de ornamentação, e nos de cantaria nas obras de alvenaria.

10

As plantas que tiverem de servir para a desapropriação de terrenos serão feitas tão sómente na escala de $\frac{1}{200}$.

11

As plantas dos edificios serão feitas nas escalas de $\frac{1}{100}$ ou $\frac{1}{200}$, conforme o maior ou menor numero de detalhes.

12

Todos os desenhos além de conterem a escala, segundo a qual foram feitos, deverão ser claramente cotados em todas as suas partes.

13

Nas aquarellas empregar-se-hão as tintas convencionaes especificadas no Quadro n. 1, e quando se necessite empregar outras no desenho, declarar-se-ha o que representam.

14

Os orçamentos serão feitos segundo o modelo n. 1.

15

Estes orçamentos serão sempre acompanhados da avaliação dos volumes, e esta dos calculos respectivos, dispostos em quadros, no alto dos quaes será inscripta a formula, nos ditos calculos empregada, quando tratar-se de excavações para estradas, canaes, etc.

16

Os orçamentos serão tambem acompanhados de tarifas de salarios dos operarios e dos preços dos materiaes que tiverem de ser empregados, organisadas segundo os modelos ns. 2 e 3.

Os preços compotos serão especificados segundo o modelo n. 4.

17

Os orçamentos das obras deverão ser precedidos de memorias ou de relatorios, nos quaes se mostre claramente a sua utilidade, a conveniencia do local em que tiverem de ser construidas, as facilidades e as difficuldades que se encontrarão na sua execução, e em summa todos os esclarecimentos necessarios para se poder fazer um juizo seguro da importancia da obra que se vai emprender.

18

Nessas memorias dar-se-ha uma noticia, tão detalhada quanto possível, dos recursos em operarios e em materiaes da provincia ou da cidade, em que tem de ser construida a obra.

19

Cumprirá tambem juntar a essas memorias um resumo de observações meteorologicas e de estatistica sanitaria, sobretudo quando a obra tiver de ser executada por Engenheiros e operarios estrangeiros.

20

As observações thermometricas serão feitas com thermometros centigrados; as barometricas com os barometros de Fortin e Gay-Lussac.

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 6 de abril de 1865. — *Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá.*

QUADRO N. 1

*Côres convencionaes que serão adoptadas nas plantas enviadas ao
Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.*

Movimento de terras.	<ul style="list-style-type: none"> { Terras a excavar. { Espaço a aterrar. 	<ul style="list-style-type: none"> { Gomma-gutta. { Cór de rosa feita com carmim.
Alvenarias.	<ul style="list-style-type: none"> { Alvenaria tosca. { Alvenaria de cantaria. { Alvenaria de tijolos. 	<ul style="list-style-type: none"> { Cór de rosa feita com carmim. { Vermelho vivo de carmim. { Vermelhão e nankin, e riscos mais carregados da mesma cór.
Obras de madeira.	<ul style="list-style-type: none"> { Em elevação. { Em córte. 	<ul style="list-style-type: none"> { Terra de sienne fraca. { Terra de sienne carregada com traços de sepia.
Ferro batido.	<ul style="list-style-type: none"> { Em elevação. { Em córte. 	<ul style="list-style-type: none"> { Azul da Prussia, claro. { Azul da Prussia, claro da mesma cór forte.
Ferro fundido.	<ul style="list-style-type: none"> { Em elevação. { Em córte. 	<ul style="list-style-type: none"> { Azul da Prussia e carmim claros. { Mesma cór com traços da mesma cór mais forte.
Bronze e cobre.	<ul style="list-style-type: none"> { Em elevação. { Em córte. 	<ul style="list-style-type: none"> { Gomma-gutta e carmim. { Mesma cór com traços de terra de sienne queimada.
Cidades e villas atravessadas por estradas.	<ul style="list-style-type: none"> { Edifícios particulares. { Edifícios publicos. { Parte dos edificios que tem a recuar. { Parte da rua sobre a qual tem de avançar as construcções. 	<ul style="list-style-type: none"> { Nankin fraco com traço forte em baixo e á direita. { Mesma tinta mais forte e tambem os traços. { Amarello sobre o fundo cinzento das casas. { Cór de rosa claro.

Terras lavradas. — Gomma-gutta, carmim e um pouco de nankin.

Terras humidas. — A mesma cór repassada de azul fraco.

Vinhas. — Nankin, carmin, sepia, azul da Prussia em pouca quantidade.

Prados. — Azul e gomma-gutta, a primeira em maior proporção.

Florestas e bosques. — Mesmas tintas, predominando a gomma-gutta.

Pomares. — Verde amarelado entre os Prados e o das Florestas.

Terras em pousio. — Verde claro com toques de amarello e carmim.

Capoeiras. — Verde e amarello claros.

Terras incultas. — Verde e carmim claros.

Areias. — Gomma-gutta e carmin.
Terrenos estereis. — Verde baço feito de azul, gomma-gutta, sepia e nankin, com alguns claros de azul ou de côr de areia.
Varzeas. — Nankin com um pouco de carmin e sepia.
Prados humidos. — Azul puro e claro sobre a côr dos prados.
Pantanos. — Verde prado para os lugares seccos e azul para os molhados.
Lagôas. — Azul e mui pouco nankin.
Rios, ribeiros e lagos. — Azul da Prussia puro.
Mar. — Azul com um pouco de gomma-gutta.

Secretaria de Estados dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 6 de abril de 1865. — *Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.*

TARIFA DOS PREÇOS ELEMENTARES

MODELO N. 2

N. de ordem	ESPECIFICAÇÃO	PREÇOS
	SALARIOS	
	De um pedreiro por dia.....	
	» servente »	\$
	» carpinteiro »	\$
	» pintor »	\$
	» cavouqueiro »	\$
	Etc.	\$

MODELO N. 3

N de ordem	ESPECIFICAÇÃO	PREÇOS
II MATERIAES		
	1 m'heiro de lixolos.....	\$
	1 alqueira de cal.....	\$
	1 metro cubico de areia.....	\$
	Etc.	

TARIFA DOS PREÇOS COMPOSTOS

MODELO N. 4

N. de ordem	ESPECIFICAÇÃO	DETALHES	PREÇOS	
			Parcelas	Totais
	1 metro cúbico de alvenaria.	Tijolos tanto Cul Areia Mão d. obra *		

AVISO N. 8 — DE 6 DE ABRIL DE 1865

Declara ao Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II que para resolver sobre as contas das divisões 18 a 28 da que são empreiteiros Carneiro Leão A. Humbird aguarda o necessario exame.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 8 — Rio de Janeiro, 6 de abril de 1865.

Em resposta aos officios datados de 17 e 31 do mez findo, e de 5 do corrente, nos quaes trata V. S. do saldo das contas dos empreiteiros Carneiro Leão A. Humbird, pela construcção das divisões 18 a 28 da 2ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II; cabe-me dizer a V. S. que só depois do exame das referidas contas poderá o Governo Imperial resolver a semelhante respeito.

Isto porém não inhiibe a Directoria dessa Companhia de proceder sobre este objecto pelo modo que lhe parecer melhor.

Deus Guarde a V. S.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

Sr. Presidente da Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II.

DECRETO N. 3438 — DE 10 DE ABRIL DE 1865

Approvando e mandando executar a tarifa de passageiros e mercadorias na Estação da Corte para o Ipiranga e vice-versa

Attendendo ao que Me representou a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem approvar e mandar que se execute a tarifa de passageiros e mercadorias da estação da Corte para a do Ipiranga e vice-versa, constante da tabella que com este baixa (*) assignada por Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá, 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 10 de abril de mil oitocentos sessenta e cinco, quadragésimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

AVISO N. 12 — DE 4 DE MAIO DE 1865

Approva as contas dos empreiteiros Carneiro Leão relativas á construcção das divisões 18 a 28 da 2ª Secção até a Barra do Pirahy

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 4 de maio de 1865.

(*) A tabella está publicada na Collecção de Leis de 1865 — pag. 67.

Conformando-me com o parecer da Engenharia Fiscal da Estrada de Ferro D. Pedro II e em additamento ao meu Aviso de 6 de abril proximo findo declaro a V. S. para fazer constar á respectiva Directoria que ficam approvadas as contas da construcção do prolongamento da 2ª Secção daquella estrada, até a Baria do Pirahy, contractada com Carneiro Leão; ficando assim respondido o officio de V. S. de 10 do referido mez.

Deus Guarde a V. S.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

Sr. Conselheiro Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 13 — DE 5 DE MAIO DE 1865

Declara que o deficit do ramal de Macacos deve correr por conta da Companhia.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 13 — Rio de Janeiro, 5 de maio de 1865.

Tendo essa Directoria incluido nas contas do custeio da Estrada de Ferro apresentadas em o anno proximo passado um terço do deficit, que se verificou no ramal dos Macacos, previno a V. S. para fazer constar á mesma Directoria que deve todo o deficit verificado ser pago pela Companhia, visto como as quantias empregadas na construcção desse ramal não tiveram garantia de juros.

Deus Guarde a V. S.

Jesuino Marcondes de Oliveira e Sá.

Sr. Conselheiro Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 7 — DE 23 DE MAIO DE 1865

Declara que a Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo não tem direito aos juros do capital adicional a que se refere o Decreto n. 2499, de 29 de outubro de 1859 enquanto não fór empregado o capital primitivo de £ 2.000.000.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 7 — Rio de Janeiro, 23 de maio de 1865.

Manda S. M. o Imperador declarar a V. S. pela Repartição a meu cargo, em additamento ao Aviso deste Ministerio de 7 de novembro do anno passado, que trata do levantamento do capital necessario á Companhia da Estrada de Ferro da Provincia de São Paulo, para cobrir a importancia dos juros pagos durante a construcção d'essa linha, que sendo sobre tal materia ouvida a Secção de Fazenda do Conselho d'Estado, e havendo ella opinado que a Companhia não tem direito ao pagamento dos juros do capital adicional, á que se refere o Decreto n. 2.499 de 29 de outubro de

1859 senão depois de exaurida a somma de libras 2.000.000 (seu capital primitivo) nem tão pouco pôde exigir, que o Governo Imperial intervenha no levantamento de fundos para substituir as despezas com o pagamento dos juros durante a construcção das obras, sendo que só a ella cabe a obrigação de obtel-os, como é expresso na condição 18^a do Contracto de 22 de outubro de 1859, por qualquer meio, que julgue conveniente, por sua conta e risco, e sob sua unica garantia, Houve o Mesmo Augusto Senhor por sua Imperial Resolução de 17 de dezembro do anno passado por bem se conformar com esse parecer.

Fazendo pois constar a V. S. para sua intelligencia, a decisão nêssa conformidade tomada pelo Governo Imperial sobre a materia de seu officio de 23 de julho do anno passado, tenho tambem por fim que V. S. dê conhecimento della á Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Francisco da Costa Aguiar de Azevedo.

AVISO N. 16 — DE 31 DE MAIO DE 1865

Approva o contracto para a execução das obras adicicionaes necessarias para o recebimento definitivo da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — N. 16 — Rio de Janeiro, 31 de maio de 1865.

Em solução ao officio de V. Ex. de 13 de julho do anno proximo passado, a que acompanhou por cópia o termo de contracto estipulado entre essa Presidencia e o representante da Companhia da Estrada de Ferro dessa Provincia, para a conclusão das obras adicicionaes, necessarias para o definitivo recebimento da linha ferrea por parte do Governo Imperial; communico a V. Ex., para os seus devidos effeitos, que fica approvedo o referido contracto em todas as suas partes, cumprindo a V. Ex. dar disto conhecimento ao Superintendente da dita Companhia.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 7 DE JUNHO DE 1865

Indefere o requerimento da Companhia da Estrada de Ferro da Bahia pedindo o pagamento de £ 28.147-17-1 em que importou o deficit do anno de 1864.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — S/N — Rio de Janeiro, 7 de junho de 1865.

Foi-me presente o officio de V. S. de 23 de março proximo passado acompanhado de copia da carta que lhe dirigira Mr. John Samuel, Presidente da Companhia da Estrada de Ferro da Bahia, exigindo o pagamento da quantia de libras 28.147-17-1, em que importou o *deficit* proveniente da differença da receita para cobrir a despeza do custeio no decurso do anno findo, assim de poder perfazer aos accionistas o juro integral de 7 %.

Inteirado da resposta que lhe deu V. S., cumpre-mé declarar-lhe que o Governo Imperial não póde deferir semelhante pretensão.

Os Governos Geral e Provincial garantiram á Companhia o juro de 7 % sobre o capital de libras 1.800.000, fixado pelo Decreto numero 1603 de 14 de maio de 1855, o que tem sido pontualmente cumprido. E nas condições que acompanham o Decreto n. 1.299 de 17 de Dezembro de 1863 não se encontra disposição alguma que obrigue o Thesouro a outros encargos.

Admittidas pretensões desta ordem seguir-se-ha que a garantia do juro não terá limite; em vez de 7 % pagaremos 8, 9 e mais ainda; a par da ruina do Estado virá o descredito das Companhias, e suas administrações pouco ou nenhum zelo torão na fiscalisação de suas despezas, faltando-lhes o estímulo necessario para manterem a mais severa economia na gestão dos seus negocios.

A Companhia da Estrada de Ferro do Recife, menos favorecida que a da Bahia, trouxe presente ao Governo pretensão identica, a qual foi igualmente indeferida pelas razões indicadas.

Reconheceu, porém, esta empresa a necessidade de equilibrar a despeza com a receita, e tratou de realizar economias, conseguindo deste modo um resultado muito satisfactorio.

Resta á Companhia da Estrada de Ferro da Bahia fazer outro tanto.

Por sua parte o Governo Imperial continuará a empregar a maior solicitude em activar a abertura de estradas e caminhos que se vão entroncar na via ferrea e pelo que se tem feito deve a Directoria estar compenetrada do empenho com que o Delegado do Governo naquella Provincia procura cumprir as ordens expedidas a semelhante respeito.

Não concluirei sem observar que a Estrada de Ferro da Bahia desde que foi franqueada ao publico (1860) deu sempre *deficit*, entretanto a Directoria desta empresa só agora lembrou-se de apresentar a sua reclamação, e esta com referencia unicamente ao *deficit* realisado no ultimo anno pretensão que a mesma Directoria já considerou sem fundamento, quando em um dos seus ultimos relatorios declarou aos accionistas que no contracto celebrado com o Governo Imperial não se havia previsto a hypothese, que actualmente se verificou, da insufficiencia da renda para fazer face ás despezas do do custeio da Estrada.

Dando V. S. conhecimento deste Aviso á Directoria da referida empresa, tambem lhe transmittirá por copia a que se refere a estradas vicinaes e consta dos documentos juntos.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Francisco H. da Costa A. de Andrade.

AVISO N.º 10 — DE 10 DE JUNHO DE 1865

Remette ao Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de D. Pedro II a proposta dos proprietários do ramal de Macacos de transferirem para o Governo Imperial a propriedade do dito ramal.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N.º 10 — Rio de Janeiro, 10 de junho de 1865.

Remetto a Vmce. a inclusa proposta que fizeram os proprietários do ramal de Macacos, cedendo ao Governo Imperial a propriedade do dito ramal afim de que a devolva com urgencia acompanhada de sua informação.

Deus Guarde a Vmce.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N.º 14 — DE 10 DE JUNHO DE 1865

Remette ao Presidente da Provincia de S. Paulo o relatorio do Engenheiro João Ernesto Viriato de Medeiros sobre as obras de que carece a Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy e pede providencias.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N.º 14 — Rio de Janeiro, 10 de junho de 1865.

Achando-se já muito adiantados os trabalhos da via ferrea dessa Provincia, e sendo de esperar que, antes da época marcada para a conclusão das obras, possa ser aberta ao transito publico toda a linha.

E considerando que, os emprezarios desta Estrada, por virtude das considerações que baixaram com o Decreto n.º 1.759 de 26 de abril de 1856, se obrigaram e comprometteram perante ao Governo a construir uma linha perfeita, e pelo modelo das boas estradas de ferro da Europa.

Considerando que, em attenção aos compromissos contrahidos, é esta empreza mais largamente dotada e favorecida pelo Governo;

Entretanto, considerando que, na construcção de algumas obras já realisadas, com ou sem prévia autorisação do Governo, não attendeu a Companhia nem a segurança das mesmas, nem tão pouco as necessidades futuras do trafego;

Considerando tambem que, da inspecção das obras da Estrada, mandada proceder por este Ministerio em 1864 pelo Engenheiro Fiscal da Via Ferrea de D. Pedro II, João Ernesto Viriato de Medeiros, resultou reconhecer-se que, se em geral foram as obras bem executadas, algumas existem não só más, como pessimas, segundo a propria expressão usada por esse profissional;

Considerando ainda que, as obras quanto mais bem construídas e perfeitas forem, tanto melhor serão conservadas, e custeadas com menor despeza, resultado este que o Governo Imperial muito tem em vista alcançar;

E considerando, finalmente, ser da mais alta conveniencia que a Companhia desde já emprehenda os melhoramentos indispensaveis na parte da estrada já concluída, e execute as obras adicionais necessarias, para que se evitem de futuro duvidas e contestações, por occasião do recebimento definitivo da linha por parte do Governo Imperial, quando a mesma Companhia a dê por concluída.

Manda S. M. o Imperador remetter a V. Ex. por cópia a parte do relatório do Engenheiro João Ernesto Viriato de Medeiros de 28 de maio do anno passado, do seu officio de 7 de janeiro ultimo, e das ultimas informações prestadas pelo respectivo Engenheiro Fiscal, nos quaes se acham claramente descriptas as reparações e obras addicionaes, de que carece a parte da via ferrea já construída.

Para ellas pois chamará V. Ex. a particular attenção do representante da Companhia nessa Provincia, fazendo-lhe vêr que também o Governo Imperial as considera indispensaveis, e a Companhia no indeclinavel dever de realisal-as nos termos precisos dos contractos existentes.

E porque o Governo Imperial deseja com brevidade conhecer qual o pensamento do representante da Companhia a respeito das obras realisadas — V. Ex. transmittirá a esta Secretaria d'Estado toda a correspondencia que sobre este assumpto fôr por elle dirigida a V. Ex. a quem

Deus Guarde.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 17 — DE 14 DE JUNHO DE 1865

Autorisa o trafego de passageiros entre as estações de Ipiranga e Rio das Mortes da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 17 — Rio de Janeiro, 14 de junho de 1865.

Declaro a V. S., em solução ao seu officio de 5 do corrente, que pôde permittir a circulação dos trens de viajantes na parte da linha ferrea entre a Estação de Ipiranga e o rio das Mortes, si a vista das obrigações constantes do officio do respectivo Engenheiro, que remetto por copia V. S. julgar sufficientemente garantidas as cautellas que aponta naquelle seu officio, e outras que por ventura possa tomar.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Directoria da Estrada de Ferro D. Pedro II.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1242 — DE 16 DE JUNHO DE 1865

Autorisa o Governo a contractar com a Companhia que se organizar, a construcção de uma via ferrea, que poderá ser pelo systema *tram-road*, conforme fôr mais conveniente, entre a cidade da Cachoeira e a Chapada Diamantina na provincia da Bahia, com um ramal á villa da Feira de Sant'Anna, sob as condições abaixo declaradas.

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

Art. 1º. O Governo fica autorizado para contractar com a Companhia, que se organizar, a construcção de uma via ferrea, que poderá ser pelo systema *tram-road*, conforme fôr mais conveniente, entre a cidade de Cachoeira e a Chapada Diamantina na provincia da Bahia, com um ramal á villa da Feira de Sant'Anna, sob as seguintes condições:

1ª. A Companhia será obrigada a começar as obras da dita estrada dentro do prazo de dous annos, contados da data da assignatura definitiva do contracto, caducando *ipso facto* e ficando de nenhum effeito a concessão, se dentro desse periodo não forem começadas as obras.

2ª. A Companhia se obrigará, por clausula expressa, a não reclamar em tempo algum prestação, subvenção, garantia de juros, empréstimo ou outro qualquer onus pecuniario do Estado.

3ª. A Companhia gozará da isenção de todo e qualquer direito de importação sobre o material, machinas, instrumentos e utensis necessarios á execução dos trabalhos da empresa.

4ª. O Governo concederá gratuitamente á Companhia vinte leguas quadradas de terrenos devolutos nas matas de Orobo ou n'outras situações da estrada, para, depois de terminadas as obras, estabelecer os trabalhadores ou colonos, e promover principalmente a cultura do algodão.

5ª. A Companhia gozará tambem do privilegio de explorar, dentro da zona da estrada contractada, quaesquer minas que descobrir, inclusive as de productos chimicos e naturaes, como o salitre, o nitrato de soda, o borax; e para esse fim poderá importar, isentos de direitos, os instrumentos e machinas precisos para os trabalhos de exploração. Não se comprehendem, porém, nesta concessão as minas de diamantes, que continuarão a ser exploradas, segundo a legislação em vigor.

6ª. O Governo estabelecerá no contracto a planta e as condições da construcção e o mais relativo á direcção e trabalhos da empresa, podendo conceder o prolongamento da mesma estrada até qualquer ponto do rio de S. Francisco, guardadas as condições mencionadas.

Art. 2º. Fica o Governo autorizado a facultar á Companhia, de que trata o artigo antecedente: 1º. Qualquer concessão que não altere as condições essenciaes estabelecidas no mesmo artigo; 2º. A navegação do rio de S. Francisco com todos os favores permittidos por lei, se a referida Companhia dentro de um prazo convencionado se habilitar a realisal-a.

Art. 3º. Ficam revogadas as disposições em contrario.
Antonio Francisco de Paula Souza, 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, 16 de junho de 1865, 44° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.
José Thomaz Nabuco de Araujo.

LEI N. 1245 — DE 28 DE JUNHO DE 1865

Fixa a despeza e orça a receita geral do Imperio para o exercicio de 1865-1866 e dá outras providencias.

Dom Pedro Segundo por Graça de Deus e unanime aclamação dos povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil. Fazemos saber a todos os Nossos subditos que a Assembléa Geral Legislativa decretou e Nós Queremos a lei seguinte:

CAPITULO I

DESPEZA GERAL

Art. 1º. A despeza geral do Imperio para o exercicio de 1865-1866 é fixada na quantia de 58.871:725\$059, a qual será distribuida pelos sete Ministerios na fórma especificada nos artigos seguintes:

Art. 8º. O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas é autorisado para despendor com os objectos designados nos seguintes paragraphos a quantia de 9.046:823\$805.

A saber:

§ 1º Secretaria de Estado 170:000\$000

§ 10. Garantias de juros ás estradas de ferro, eliminada a quantia de 97:093\$092, consignada para garantia de juros á estrada de rodagem — União e Industria — a qual cessou por virtude do contracto celebrado com a Companhia.... 2.159:047\$525

CAPITULO II

RECEITA GERAL

Renda ordinaria

Art. 9º. A receita geral do Imperio é orçada na quantia de 55.000:000\$000.

Art. 10. Esta receita será effectuada com o producto da renda geral arrecadada dentro do exercicio da presente lei, sob os titulos abaixo designados:

18. Juros das acções das estradas de ferro.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 12. As disposições do art. 12 § 11 da Lei n. 1114 de 27 de setembro de 1860 são extensivas aos creditos especiaes concedidos pela lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862 na parte em que lhes forem relativas, considerando-se permanente esta disposição.

Art. 15. No caso de deficiencia de renda para occorrer ás despesas votadas para este exercicio, o Governo fica autorizado a fazer as operações de credito necessarias para preencher o *deficit*.

Art. 16. A presente lei terá vigor desde já na parte em que for applicavel ao exercicio de 1864-1865.

Art. 17. Ficam em vigor todas as disposições da Lei do Orçamento antecedente, que não versarem particularmente sobre a fixação da receita e despeza, e não tiverem sido expressamente revogadas.

AVISO N. 15 — DE 28 DE JUNHO DE 1865

Approva as medidas propostas pelo Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy para applicação do systema metrico decimal.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 15 — Rio de Janeiro, 28 de junho de 1865.

Communico a V. Ex. para que faça constar ao Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, em resposta ao seu officio de 19 do corrente que acompanhou o de V. Ex. da mesma data, que julgando o Governo Imperial da maior conveniencia a adaptação de medidas que tornem conhecidas e apreciadas as vantagens praticas do systema decimal, approva o que o mesmo Engenheiro propõe reltivamente á applicação desse systema á demarcação da Estrada de Ferro dessa Provincia, convindo, entretanto, que a medida escolhida seja o kilometro e que a semelhante respeito se proceda na conformidade do parecer do mesmo Engenheiro.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 22 — DE 4 DE JULHO DE 1865

Manda applicar o systema metrico decimal na Estrada de Ferro da Provincia de Pernambuco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 4 de julho de 1865.

Em solução ao officio n. 109 de 20 de junho ultimo, do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, declaro a V. Ex. para fazer constar ao mesmo Engenheiro que julgando o Governo Imperial da maior conveniencia a adopção de medidas, que tornem conhecidas e apreciadas as vantagens praticas do systema decimal, deve ser elle applicado não só naquella Repartição, como no serviço dos transportes da via ferrea.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 19 — DE 6 DE JULHO DE 1865

Declara ao Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II que o Governo imperial nada tem que ver com o deficit do ramal de Macacos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 19 — Rio de Janeiro, 6 de julho de 1865.

Accuso a recepção do officio de V. S. de hontem em que submete á minha apreciação e anuencia a proposta, que fizeram á essa Directoria os proprietarios do ramal dos Macacos obrigando-se ao pagamento da garantia de juros, e do deficit que se verificar de 8 até 31 do corrente, afim de que não seja suspenso o trafego do ramal enquanto o Governo não decida as questões pendentes e que lhe são relativas: — em resposta se me offerece dizer que não tendo o Governo autorisado a cessação do trafego, e tendo-se limitado em relação a esta empreza, de character inteiramente particular a approvar as tarifas e suas alterações propostas pela Companhia — não julga precisa a sua approvação ao acto, de que se trata, ficando livre á Companhia em relação a este assumpto de proceder como entender conveniente.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 3498 — DE 8 DE JULHO DE 1865

Approva a tarifa de passageiros e mercadorias para a nova Estação de Vassouras, na Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Attendendo ao que Me representou a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem Approvar e Mandar que se execute a tarifa de passageiros e mercadorias para a nova estação de Vassouras, constante da tabella, (*) que com este baixa assignada por Antonio Francisco de Paula Souza, 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 oito de julho de mil oitocentos sessenta e cinco, quadragesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

DECRETO N. 3503 — DE 10 DE JULHO DE 1865

Transfere ao Estado o resto das acções da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Usando da autorisação concedida pelo art. 5º da lei n. 1083 de 22 de agosto de 1860: Hei por bem approvar as condições que com este baixam, assignadas por Antonio Francisco de Paula Souza, do meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, para transferir ao Estado o resto das acções da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Palacio do Rio de Janeiro, 10 de julho de 1865, 44º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Condições a que se refere o decreto desta data

1ª. Com excepção das acções pertencentes ao Thesouro e das que fazem parte do fundo de reserva da Companhia, todas as outras serão trocadas por apolices infernas de 6% ao par de ambos os titulos.

2ª. Sendo o fundo de reserva da Companhia 309:428\$077 a 30 de junho passado, e tendo sido formado por uma porcentagem de toda a emissão, a saber:

Em 60.000 acções 12.000:000\$000.

Por emprestimo 12.666:666\$666, e sendo o emprestimo equivalente a 63.333 1/3 acções, se dividirá o dito fundo de reserva por 123.333 1/3 e o Governo se obriga a pagar aos accionistas particulares as quotas respectivas na razão de 2\$510 por acção.

(*) A tabella está publicada na Collecção de Leis de 1865 — Pag. 308.

3°. Em consequencia das clausulas precedentes terá de pagar o Thesouro por cada acção a quantia de 202\$510, sendo de entrada de fundos 200\$ e quota de fundo de reserva 2\$510. Para este fim o Governo emitirá apolices da divida publica de 6 %, ao par, que os referidos accionistas receberão no Thesouro á vista das cautelas de suas acções, sendo o excesso que possa haver, sobre um numero exacto de apolices, pago em dinheiro.

4°. A estrada de ferro e suas obras, armazens, edificios, machinas, materiaes, bens moveis e immoveis, dividas activas, em summa, tudo o que fórma o activo da companhia constante de balanço apresentado, passará a ser sem a minima reserva propriedade do Estado, que em consequencia ficará tambem responsável pelo passivo da Companhia. O balanço de que se trata é o de 30 de junho findo.

5°. Approvado o contracto, ficará extinta e dissolvida a companhia da estrada de ferro de D. Pedro II, passando para o Governo todos os seus direitos e deveres, e portanto alliviados os membros da directoria de toda a responsabilidade civil pelos contractos anteriormente celebrados, que passarão ao Governo sobre as mesmas condições por que estavam sujeitos os membros da directoria.

6°. A administração e serviço actual da estrada de ferro, que não póde ser interrompido, continuará até o dia em que se apresentar a pessoa nomeada pelo Governo, a qual immediatamente substituirá em tudo a directoria e regerá a empresa na fórma das instrucções que tiver, ficando entendido que as transacções posteriores á data do balanço apresentado se farão por conta do Governo.

Palacio do Rio de Janeiro, 10 de julho de 1865. — Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 21. — DE 27 DE JULHO DE 1865

Declara recebido o balanço e relação dos accionistas que devam acompanhar o contracto de encampação da Estrada de Ferro D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 21 — Rio de Janeiro, 27 de julho de 1865.

Com o seu officio de 22 do corrente accuso o recebimento do Balanço e relação dos accionistas, que devem acompanhar o contracto de encampação da Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II. Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 28. — DE 31 DE JULHO DE 1865.

Declara que as Companhias de Estradas de Ferro não estão obrigadas a aferir os pesos de seus transportes pelo padrão das Camaras Municipaes.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 31 de julho de 1865.

Ilm. e Exm. Sr. — Declaro a V. Ex., em solução ao seu officio de 14 do corrente, que acompanhou a representação do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia de 11 do mesmo mez, que, estando em execução o systema metrico, e tendo-se ordenado que todas as repartições fiscaes por elle se regulassem, não está a Companhia da mesma estrada obrigada a aferir os pesos de seus transportes pelo padrão da Camara Municipal; convindo, portanto, que seja revogada a decisão de um dos antecessores de V. Ex. que dispôz o contrario, o que V. Ex. fará constar tanto ao Engenheiro Fiscal, como á respectiva Camara Municipal.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 31 DE JULHO DE 1865

Communica ao Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II que o ramal de Macacos deve continuar como até agora por ter passado hoje para o dominio do Estado.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção (Gabinete) — Rio de Janeiro, 31 de julho de 1865.

Em resposta ao officio que V. S. dirigio-me hoje cabe-me dizer-lhe que o serviço do ramal dos Macacos deve continuar como até agora, visto ser esse ramal hoje propriedade do Estado em vista do contracto celebrado hoje entre o Governo Imperial e os respectivos empresarios.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Christiano Benedicto Ottoni.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 31 DE JULHO DE 1865

Communica ao Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II que fica a seu cargo a administração da mesma Estrada até ser nomeado o respectivo Director.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção (Gabinete) — Rio de Janeiro, 31 de julho de 1865.

Em resposta ao officio que V. S. dirigio-me hoje tenho a declarar-lhe que a Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II deve entregar a V. S. a gestão da mesma empresa, a qual continuará a ser dirigida como o tem sido até o presente, enquanto não fór nomeado pelo Governo Imperial o Director, a que se refere o contracto assignado no dia 26 do corrente mez.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 22 — DE 2 DE AGOSTO DE 1865

Manda pagar os dividendos relativos ao primeiro semestre de 1865, fixado pela Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 2 de agosto de 1865.

Autoriso a V. S. a mandar pagar por conta do Governo aos Accionistas particulares dessa Estrada de Ferro o dividendo do semestre findo, como foi deliberado pela extinta Directoria.

Fica assim respondido o seu officio datado de hontem, que versa sobre este assumpto.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

AVISO N. 23 — DE 2 DE AGOSTO DE 1865

Autorisa o Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II a requisitar do Thesouro um empregado superior que dê ao guarda-livros as instruções necessarias para suas funcções.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 23 — Rio de Janeiro, 2 de agosto de 1865.

Convindo a bem da regularidade do serviço da Estrada de Ferro de D. Pedro II que um empregado superior do Thesouro dê ao guarda-livros as instruções necessárias para abertura dos livros, jogo de contas, etc., autoriso a V. S. a requisitar do Sr. Ministro da Fazenda a designação desse empregado. E deste modo fica respondido o seu officio com data de hontem.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

AVISO N. 26 — DE 3 DE AGOSTO DE 1865

Torna extensiva á estação de Vassouras a faculdade concedida nos avisos ns. 17 e 28 de julho do anno passado sobre as passagens dos trens dos domingos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 26 — Rio de Janeiro, 3 de agosto de 1865.

Em solução ao officio de V. S. de 1º do corrente autorizo-o a tornar extensiva á estação de Vassouras a faculdade que lhe foi concedida por Avisos de 17 e 28 de julho do anno passado para, nessa conformidade, e como uma excepção feita á tarifa em vigor, cobrar pelos bilhetes de ida e volta nos trens de passeio aos domingos — pela 1ª classe 12\$000 e pela 2ª 10\$000.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

AVISO N. 28 — DE 4 DE AGOSTO DE 1865

Declara que devem ser cobradas as passagens concedidas na Estrada de Ferro D. Pedro II á requisição dos diversos Ministerios

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 4 de agosto de 1865.

Em solução ao officio de V. S. de 2 do corrente, declaro-lhe que a importancia dos fretes e passagens ordenados pelos diversos Ministerios nos trens da Estrada de Ferro de D. Pedro II, deve continuar a ser cobrada, visto assim convir para melhor se conhecer do movimento da Estrada, como para a regular fiscalisação e administração do seu trafego.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

AVISO N. 29 — DE 7 DE AGOSTO DE 1865

Comunica ao Director da Estrada de Ferro D. Pedro II que foram solicitadas ao Ministerio da Fazenda providencias no sentido de cessar a cobrança dos impostos de penna dagua, escriptorio e declmas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria de Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 29 — Rio de Janeiro, 7 de agosto de 1865.

Em resposta ao officio de V. S. de 3 do corrente communico-lhe para sua intelligencia que por Aviso desta data dirigido ao

Sr. Ministro da Fazenda solicitei a expedição das convenientes ordens afim de que cesse a cobrança do imposto de decima, escriptorio e pennas dagua, que pagava a Estrada de Ferro de D. Pedro II, convindo que tambem cesse a despeza com assignaturas de jornaes, ficando entretanto V. S. autorizado a fazer as impressões do mesmo modo como tem sido regularmente até hoje, e for mais economico.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 8 DE AGOSTO DE 1865

Approva a deliberação tomada pelo Ministro Plenipotenciario em Londres mandando emprestar á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy a importância de £ 100.000 por conta do emprestimo adicional.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — S/N (Gabinete) — Rio de Janeiro, 8 de agosto de 1865.

De posse do seu officio datado de 2 do mez findo, cabe-me dizer a V. S., que o Governo Imperial presumindo que o capital primitivo de libras 2.000.000, realisado pela Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, está effectivamente empregado, salvo definitiva e ulterior verificação, e reputando attendiveis as razões apresentadas por V. S. naquelle officio: resolveu approvar a deliberação que V. S. tomou sob sua responsabilidade, de adiantar a referida Companhia a quantia de libras 100.000, a titulo de emprestimo vencendo juros.

Entretanto fique V. S. certo de que o Governo Imperial entende que a dita Companhia deve levantar por sua conta sem intervenção do Governo o capital adicional de que se trata, de conformidade com o que dispõe o contracto de 22 de outubro de 1859.

Reitero a V. S. os meus protestos de estima.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. F. H. C. Aguiar de Andrade.

AVISO N. 2 — DE 16 DE AGOSTO DE 1865

Pede ao Presidente da Provincia do Ceará informações sobre a possibilidade da construção da Estrada de Ferro de Baturité.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1865.

Sendo deficientes os relatorios e orçamentos da Estrada de Baturité remettidos por essa Presidencia em officio de 18 de março

ultimo, conveni que V. Ex., com possivel brevidade, envie a este Ministerio os planos, projectos, peças justificativas e informações mais completas, quer a este respeito, quer principalmente quanto á possibilidade da formação de uma Companhia que emprehenda a construcção de uma via ferrea sobre o leito da actual estrada, e cuja remuneração deverá achar garantia nos productos que della se utilisem, e finalmente que antes da distribuição da quota concedida a essa Provincia para seu auxilio, V. Ex. informe minuciosamente sobre sua sufficiencia ou necessidade do seu augmento.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia do Ceará.

AVISO N. 32 — DE 21 DE AGOSTO DE 1865

Declara ao Director da Estrada de Ferro D. Pedro II que pertencem ao Estado os 2 % garantidos pela Provincia do Rio de Janeiro á antiga empreza da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 32 — Rio de Janeiro, 21 de agosto de 1865.

Accusando o recebimento de seu officio datado de 28 do corrente, que acompanhou a conta do semestre passado com os respectivos documentos, tenho de declarar-lhe que os capitães hoje pertencentes ao Estado continuam a perceber os 2 % provinciaes, e que deve mandar escripturar como tem sido feito até aqui a respectiva conta, ficando assim respondida a segunda parte do supra citado officio.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

AVISO N. 35 — DE 28 DE AGOSTO DE 1865

Remette ao Director da Estrada de Ferro D. Pedro II o edital da Directoria das Obras Publicas do Rio de Janeiro para arrematação e conservação da Estrada de Cacaria a Belém afim de informar se dahi resultarão prejuizos para o ramal de Macacos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 35 — Rio de Janeiro, 28 de agosto de 1865.

Passo ás mãos de V. S. o incluso edital de arrematação para a conservação da Estrada da Cacaria a Belém, publicado pela Directoria das Obras Publicas da Provincia do Rio de Janeiro, afim de que informeis: 1º, se da execução das obras, de que trata o mesmo edital podem resultar inconvenientes, ou prejuizos ao ramal dos Ma-

caos pertencentes á Estrada de Ferro D. Pedro II; 2º, se os interesses que essas obras consultam não podem ser satisfeitos com o menor, ou sem nenhum prejuizo daquelle ramal; 3º, se esses interesses são taes, que legitimem aquellas despezas, e bem assim se estas não darão origem a outras de maior valor.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

OFFICIO CIRCULAR — DE 30 DE AGOSTO DE 1865

Pede esclarecimentos sobre a situação em que se encontram as estradas das Provincias de S. Paulo, Bahia e Pernambuco

SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGOCIOS DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1865.

Sirva-se V. S. remetter-me com a possivel brevidade os seguintes esclarecimentos:

- 1º. Em que data começaram as obras dessa Estrada de Ferro, e da conclusão parcial das respectivas secções.
- 2º. Qual a extensão de toda a linha por millhas inglezas, por kilometros, e legoas portuguezas.
- 3º. Que numero de estações existem, e quaes as terminaes de começo a fim.
- 4º. Em quanto importou a construcção de cada secção, e qual o custo total das obras.
- 5º. Descrição das obras de arte mais notaveis, como tunnels, viaductos, pontes, construcções de harrancos, etc.
- 6º. Qual o capital despendido até hoje com a construcção da linha.
- 7º. O que tem despendido o Estado para complemento das garantias.
- 8º. Qual o rendimento actual da linha por passageiros e cargas.
- 9º. Qual o trafico da estrada, ou o ullimo verificado.
10. O que falta para conclusão dessa estrada, e quanto se torá de depender com as obras.

Deus Guarde a V. S.

Srs. Engenheiros Fiscaes das Estradas de Ferro da Bahia, Pernambuco e S. Paulo.

Manoel da Cunha Galvão — Director Geral.

AVISO N. 381 — DE 1 DE SETEMBRO DE 1865

Declara que a permuta do resto das acções da Estrada de Ferro de D. Pedro II por apolices da Divida Publica, em consequencia da transferencia da mesma Estrada para o dominio do Estado, está sujeita ao pagamento do sello.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, em 1 de setembro de 1865.

Declaro a V. S., em resposta aos seus officios de 28 e 29 de agosto proximo passado, que, tendo sido sempre pago o sello, em conformidade do Regulamento respectivo, pela permuta das acções da Estrada de Ferro de D. Pedro II por apolices da divida publica, autorisada pela Lei n. 1083 de 22 de agosto de 1860, nenhuma razão ha para que a que ora se realisa fique isenta desse imposto, sendo, como é, esta operação complemento da que anteriormente se effectuava.

Deus Guarde a V. S.

José Pedro Dias de Carvalho.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

DECRETO N. 3512 — DE 6 DE SETEMBRO DE 1865

Transfere ao dominio do Estado a propriedade do ramal de Macacos na estrada de ferro de D. Pedro II.

Hei por bem approvar as condições com que os proprietarios do ramal de Macacos José Maria Gomes, Luiz Manoel Bastos e Francisco José de Carvalho transferem ao dominio do Estado, com todos os direitos, privilegios e isenções e sem indemnisação de especie alguma, a propriedade do ramal de Macacos, na Estrada de Ferro de D. Pedro II, condições que com este baixam, assignaads por Antonio Francisco de Paula Souza do Meu Conselho, Ministro e Secretario do Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do acampamento do Saican, 6 de setembro de 1865, quadregesimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Condições a que se refere o decreto desta data

1°. O Governo conservará o ramal de Macacos pelo tempo que durar a Estrada de Ferro de D. Pedro II, fazendo as viagens que julgar convenientes, sendo sempre o ramal de Macacos, onde está collocada actualmente a estação — um ponto da escala itineraria de todos os trens da linha ferrea do ramal.

2°. O Governo obriga-se a conservar constantemente cercado o terreno do ramal de Macacos com boas cercas, bem como a conservar as cancellas actualmente existentes, e continuar a pagar semestral-

mente 150\$ de arrendamento do terreno por onde passa o ramal na fazenda do Machado, salvo qualquer modificação para menos que de futuro possa ter lugar no preço do dito arrendamento.

3°. Será concedida aos actuaes proprietarios do ramal, como até agora, passagem livre em todos os trens da Companhia que por elle transitarem, não sendo este direito transferivel a outras quaesquer pessoas.

Palacio do Rio de Janeiro, 6 de setembro de 1865. — Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 400 — DE 12 DE SETEMBRO DE 1865

Resolve a consulta feita pelo Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, afim de poder cumprir a decisão constante do Aviso do 1° deste mez.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, em 12 de setembro de 1865.

Tenho presente o officio de V. S. datado de 6 do corrente, em que consulta, afim de poder cumprir a decisão do Governo Imperial que mandou pagar o sello da presente permuta de acções da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, se deve mandar reabrir as transferencias no livro respectivo, ou se basta que os accionistas paguem o sello na Repartição competente, e compareçam no Thesouro com as respectivas cautelas endossadas ao Governo; em resposta declaro a V. S. que nenhuma necessidade ha de fazer as transferencias no livro da extincta Companhia, bastando que o accionista se apresente no Thesouro com a sua cautela endossada ao Governo, e pague o sello sobre uma guia passada pelo Escrivão da Thesouraria Geral.

Deus Guarde a V. S.

José Pedro Dias de Carvalho.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

AVISO N. 401 — DE 12 DE SETEMBRO DE 1865

Declara que o contracto celebrado pelo Governo com a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II para transferencia da mesma Estrada ao dominio e administração do Estado, está sujeito ao sello proporcional; e que, não tendo elle sido sellado antes da assignatura, deve o importe ser pago no acto de permuta das acções por apol'ces.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, em 12 de setembro de 1865.

Ilm. e Exm Sr. — Declaro a V. Ex. em resposta ao seu Aviso de 31 de agosto ultimo, que o contracto feito entre o Governo e a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, autorizado pelo art. 5°. da Lei de 22 de agosto de 1860, está inquestionavelmente sujeito ao sello proporcional em virtude do art. 6° do Regulamento de 26 de dezembro do mesmo anno, e tal imposto não pôde deixar

de recahir nos particulares com quem o Estado contractou. Não se tendo, porém, sellado o dito contracto, quando o devia ter sido antes da assignatura, nos termos do art. 21, é evidente que o sello deve ser pago no acto da permuta das acções por apolices, visto que em tal caso não aproveita aos accionistas a disposição do art. 41 do citado Regulamento, sendo que o dito imposto foi recebido quando teve lugar operação semelhante noutra occasião, em virtude do referido artigo, sem que se duvidasse jamais da sua legalidade.

Deus Guarde a V. S.

José Pedro Dias de Carvalho

Sr. Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 3 — DE 13 DE SETEMBRO DE 1865

Autorisa o Presidente da Provincia do Ceará encarregar o Engenheiro Zozimo Barroso do estudo da Estrada de Ferro Baturité de que trata o aviso n. 2 de 16 de agosto do corrente anno.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 13 de setembro de 1865.

Accuso o recebimento de officio de V. Ex. de 15 do proximo passado, em que me consulta se não existindo nessa Provincia obras geraes, em que possa ser empregado o Engenheiro Zozimo Barroso, póde V. Ex. entregar-lhe a direcção de obras provinciaes; em resposta se me offerece declarar a V. Ex. que póde empregal-o no estudo da Estrada de Baturité, para execução do Aviso de 16 de agosto sob o n. 2, e ultimado esse serviço, encarregal-o na discriminação dos terrenos publicos dos particulares, sua medição e demarcação, levantamento das respectivas plantas, diagrammas na forma e condições determinadas para essa natureza de serviços.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia do Ceará.

AVISO N. 57 — DE 28 DE SETEMBRO DE 1865

Declara ao Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni a sua nomeação para Director Interior da Estrada de Ferro D. Pedro II e lhe transmitta copia das instruções que deve observar na direcção e gerencia da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 57 — Rio de Janeiro, 28 de setembro de 1865.

Tendo por portaria desta data nomeado a V. S. para exercer interinamente o encargo de Director da Estrada de Ferro de Dom Pedro II assim lh'o communico para sua intelligencia e governo, e

por esta occasião lhe transmitto por cópia as instrucções que provisoriamente deve observar na direcção e gerencia da referida Estrada.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni.

Instrucções provisórias para a direcção e gerencia da Estrada de Ferro de D. Pedro II

CAPITULO I

DIRECÇÃO E GERENCIA

Art. 1º. A direcção e administração da Estrada de Ferro será exercida por um Director de livre nomeação e demissão do Governo.

Art. 2º. Os tres funcionarios mais graduados, 1º Engenheiro, Inspector do Trafego e Secretario da Direcção, formarão um Conselho de Gerencia com voto consultivo, que será convocado e presidido pelo Director todas as vezes que o julgar util, e obrigatoriamente nos casos determinados nestas instrucções.

Art. 3º. A administração central, a do trafego e sua contabilidade, a das officinas e tracção, conservação da linha, depositos, armazens e todos os mais serviços de que depende a utilização da estrada construída, prestarão ao Director a mesma obediencia que prestavam á Directoria da extincta Companhia, e se regerão provisoriamente pelos Regulamentos em vigor, em tudo o que não fôr opposto ás pre-entes instrucções.

Art. 4º. O methodo de medição e contas da construcção, seu processo, fiscalisação e pagamentos, instituido pela extincta Companhia, continuará sob a administração e responsabilidade do Director.

Art. 5º. Todas as ordens do Governo relativas á Estrada de Ferro serão expedidas ao Director pela Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Art. 6º. As attribuições de suprema direcção e administração conferidas além dos limites que lhes são marcados nos capitulos seguintes, ficam ainda subordinadas ás ordens do Governo, sendo entendido que qualquer decisão do mesmo Governo contraria ás presentes instrucções as modifica ou revoga na parte a que se refere.

CAPITULO II

COMPRA DE MATERIAES E OBJECTOS DE CONSUMO

Art. 7º. A necessidade da aquisição de materiaes ou de qualquer objectos de consumo é determinada ou pela requisição do Almojarife, em presença de pedidos para despeza regularmente processados e em falta da existencia no deposito dos objectos requeridos; ou por iniciativa do 1º Engenheiro no que se refere á

construção e do Inspector do Trafego na parte da utilização da Estrada construída.

Art. 8º. As compras serão feitas por ordem do Director, que em cada caso resolverá se deve proceder a ellas por meio de hasta publica ou pelo methodo estabelecido pela extinta Companhia. Ouvirá, porém, previamente os pareceres do Conselho de Gerencia, todas as vezes que o julgar util e sempre que a compra exceder ao valor de um conto de réis, maximo fixado para a despeza mensal realisada na fórma deste artigo com cada um dos ramos do serviço, a saber: — Estrada em construção — Estrada em trafego.

Art. 9º. Todas as compras que se fizerem em hasta publica, ou forem realisadas por contracto de fornecimento por tempo, seguirão o processo marcado no Regulamento n. 2.926 de 14 de maio de 1862.

As propostas serão abertas em presença do Conselho e registradas em suas actas, bem como os pareceres dos seus membros. Estas despezas dependem de prévia autorisação do Governo, salva a disposição do artigo antecedente e os contractos para a sua execução carecem da respectiva approvação.

Art. 10. Todas as vezes que o Director, ouvido o Conselho, julgar preferivel importar directamente algum fornecimento, submeterá a sua deliberação á approvação do Governo, que, se concordar, ou incumbirá da encomenda os seus agentes no estrangeiro, ou autorizará o Director para adjudical-a a quem mais convier.

Art. 11. O recebimento dos objectos comprados será fiscalizado pelo Director em presença do primeiro Engenheiro ou do Inspector do Trafego, conforme a repartição a que forem destinados os objectos comprados.

Art. 12. A arrecadação e fornecimento para as necessidades do consumo, seguirão as regras presentemente em vigor; e toda alteração que ao Director parecer necessaria será por elle proposta ao Ministro, sem cuja approvação não será executada.

CAPITULO III

EXECUÇÃO DOS TRABALHOS

Art. 13. Terminada a execução de cada uma das actuaes empreitadas de construção, antes de ser entregue a caução e saldo final, será submettida ao Governo a conta corrente entre a empreza e o empresario com todos os documentos justificativos, os quaes depois de processados serão devolvidos ao Director para acompanhar opportunamente o balanço a que se refere o artigo 40.

Art. 14. Todo o trabalho de construção e de reconstrução que sahir dos limites da conservação ordinaria, se poderá executar por qualquer dos tres methodos:

Empreitada em globo.

Adjudicação por tabella de preços.

Administração.

Art. 15. Em cada caso particular o Director, ouvido o Conselho de Gerencia, resolverá qual dos methodos deve ser preferido; mas submeterá a sua decisão á approvação do Governo, sem a qual não assignará contracto algum.

Art. 16. A proposição feita ao Ministro das Obras Publicas, será sempre acompanhada do plano da obra, seu orçamento approximado, nota explicativa, e no caso de empreitada, projecto de contracto.

Art. 17. Quando tiver lugar a empreitada, se cumprirá em tudo o que fôr applicavel o citado regulamento de 14 de maio de 1862, sendo abertas as propostas e feitas as declarações em presença do Conselho de Gerencia e registradas em suas actas. O mesmo Conselho assistirá a todos os actos da adjudicação.

Art. 18. Se em resultado da hasta publica nem uma proposta parecer accetavel, o Governo resolverá se deve tentar-se nova hasta publica, ou adptar outro expediente.

Art. 19. Todos os contractos de empreitada serão escriptos em tres vias, sendo uma remetida ao Ministro da Agricultura, entregue outra ao empresario e a terceira archivada na administração central da Estrada de Ferro, que dará cópias authenticas aos funcionarios que houverem de dirigir ou fiscalisar a execução.

Art. 20. As obras construidas por contractos approvados pelo Governo, não poderão, sem a sua annuencia, soffrer alterações na execução.

Art. 21. O recebimento das obras concluidas será precedido de exame feito em presença do Director pelo 1º Engenheiro se se trata de construcções novas, pelo Inspector do Trafego se de reparos ou reconstrucções, acompanhado de qualquer dos chefes e pelos auxiliares que julgar necessarios.

Art. 22. Os pagamentos parciaes nos termos dos contractos, serão autorisados pelo Director; mas nenhuma antecipação de pagamento nem adiamento de dinheiro se fará sem autorisação prévia do Governo.

Terminada qualquer empreitada, se procederá como prescreve o art. 13.

CAPITULO IV

RECEITA E DESPEZA

Art. 23. A receita da Estrada de Ferro, enquanto o Governo não dispuzer de outro modo, será arrecadada, fiscalisada e escripturada pelo methodo actual, e o seu producto bruto, inclusive a importancia das multas, cobradas em cada mez, será recolhido ao Thesouro, ao mais tardar até o dia 8 do mez seguinte.

Art. 24. No fim de cada mez o Director apresentará ao Governo uma estimação da despesa a fazer no mez seguinte, com cada serviço separadamente, a saber:

Trabalhos de nova construcção.

Difos de conservação ordinaria das linhas construidas.

Grandes reparações ou reconstrucções.

Novas edificações necessarias ao trafego.

Compra de materiaes e objectos de consumo.

Art. 25. Para estas despezas, quando autorisadas, fornecerá fundos o Thesouro, ou entregando a consignação mensal por uma vez ou por prestações semanaes, ou ainda realisando encontro com a renda cobrada.

Art. 26. As folhas do pessoal, as férias dos trabalhadores a jornal, e as despesas miudas de administração e escriptorio, serão pagas depois de processados os respectivos documentos pela forma actual, enquanto outra não for prescripta; sendo o despacho de — pague-se — lançado e assignado pelo Director, condição indispensavel e sufficiente para alliviar a responsabilidade do Secretario-caixa.

Art. 27. As contas por fornecimento de materiaes igualmente processadas até o — pague-se — do Director serão tambem pagas pelo Secretario-caixa.

CAPITULO V

PESSOAL

Art. 28. No principio de cada semestre o Director apresentará ao Governo um quadro do pessoal necessario ao serviço ordinario propondo as reduções de numero ou de vencimentos que forem possiveis, e determinando o maximo numero de trabalhadores que empregará.

Art. 29. Serão nomeados:

Por Decreto Imperial o Director, 1º Engenheiro, Inspector Geral do Trafego e Secretario-caixa.

Por portaria do Ministro da Agricultura, com audiencia do Director, os Engenheiros, Guarda-livros, Chefes das Estações, do Telegrapho, de Tracção e da Conservação da linha, e outros empregados cujo vencimento exceder a 2:000\$000.

Pelo Director, com audiencia ou do 1º Engenheiro, ou do Inspector do Trafego todos os funcionarios do quadro annexo ao ultimo relatorio da extincta Companhia, não comprehendidos nas categorias precedentes, com excepção dos feitores, trabalhadores a jornal e officiaes de officios mecanicos.

Pelo 1º Engenheiro ou pelo Inspector do Trafego nos limites das respectivas repartições as classes que são exceptuadas da nomeação pelo Director.

Art. 30. O provimento dos lugares que vagarem se fará, quanto possivel, por promoção dos cargos inferiores, consultado em primeiro lugar o merecimento, só em caso de igual merito e serviços a antiguidade. A admissão de pessoa estranha á Administração, é só admissivel no caso de não haver entre o seu pessoal a antidia necessaria ao emprego vago, será justificada pelo 1º Engenheiro ou Inspector do Trafego perante o Director e por este perante o Governo, conforme pertencer a nomeação aos primeiros ou ao segundo.

Art. 31. Os praticantes pagos ou não pagos, para serem admittidos, soffrerão exame feito em presença do Director por empregados superiores por elle designados, o qual versará sobre leitura, escripta e conhecimento pratico mais seguro das operações de arithmetica até as regras de tres.

Art. 32. O Director não poderá punir aos empregados nomeados por decreto ou portaria; e sómente em caso de falta suspendel-os do exercicio sem privação do vencimento e representar. Não se considera punição a supressão do vencimento por falta de comparecimento, nem o desconto de indemnisações por extravio de mercadorias por que sejam responsaveis.

Art. 33. Os de nomeação do Director podem ser por elle punidos de suas faltas com a advertencia particular ou publica, suspensão até um mez com perda de vencimento e perda de vencimento sem interrupção do trabalho. A suspensão ou perda de vencimento por mais de 15 dias, será communicada ao Governo.

Art. 34. As mesmas penas pôde impôr o 1º Engenheiro e o Inspector do Trafego respectivamente ao pessoal de sua escolha, communicando ao Director a resolução e os motivos.

Art. 35. As demissões por faltas ou por conveniencias do serviço, motivadas ou não motivadas, serão proferidas por aquelles a quem competem as respectivas nomeações, ou por autoridade superior; de sorte que o Director poderá despedir qualquer funcionario com a unica excepção dos de escolha do Governo e este a todos sem excepção.

CAPITULO VI

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 36. Enquanto o Poder Legislativo não providenciar sobre a administração da empresa, todos os seus empregados serão considerados como servindo em commissão temporaria, e não terão direito a quaesquer vantagens inherentes a empregos publicos, senão aos vencimentos que serão os estipulados pela extincta Companhia, enquanto não forem alterados pelo Governo. Os empregados que servem por contracto continuarão até a expiração do respectivo prazo.

Art. 37. O Secretario-caixa prestará no Thesouro fiança idonea.

Art. 38. Toda a circumstancia importante occorrida nos trabalhos, todo o facto que perturbar a marcha ordinaria da empresa ou prejudicar o serviço dos transportes, todo o accidente que causar mortes, ferimentos, ou avarias no material, será participado immediatamente ao Ministro.

Art. 39. Cada mez o Director apresentará ao Ministro uma exposição resumida dos trabalhos do mez antecedente na construção e na utilização da Estrada, contendo os algarismos do transporte em globo, os accidentes, as irregularidades na marcha dos trens e outras circumstancias importantes.

Art. 40. No fim de cada semestre apresentará um relatório minucioso das occorrencias, acompanhado do balanço de receita e despeza com todos os documentos justificativos, tabellas estatisticas, contractos celebrados e finalmente todos os dados necessarios para se poder apreciar com segurança a marcha do serviço em cada um dos seus ramos. No mesmo relatório indicará as medidas e reformas que lhe parecer necessarias para que a Estrada de Ferro produza o maximo beneficio publico.

Art. 41. A marcha dos trens dos viajantes, seu numero, sua velocidade, horas de partida e chegada, e pontos de parada só podem ser alterados pelo Governo.

Art. 42. O Inspector do Trafego só pôde conceder passagem livre nos trens aos empregados e empreiteiros e pessoas que forem obrigadas a viajar por motivo do serviço da Estrada de Ferro.

Art. 43. Os tremes especiaes pagos segundo a tarifa, dependentes de deliberação do Director e em sua ausencia do Inspector do Tráfego. Trem especial gratis não pode ser concedido senão por ordem do Governo.

Art. 44. A cada um dos membros do Conselho de Gerencia cabe iniciativa de reformas ou melhoramentos no serviço respectivo; e seus projectos sendo discutidos no Conselho e registrados nas actas com os pareceres, serão levados ao conhecimento do Governo, ainda que não sejam approvados por maioria de votos. Para este fim o Conselho se reunirá pelo menos uma vez em cada mez e sempre que o Ministro o determinar.

Palacio do Rio de Janeiro em 28 de setembro de 1865. —
Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 471 — DE 12 DE OUTUBRO DE 1865

Providencia sobre a escripturação e contabilidade da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1865.

Ilm. o Exm. Sr. — Determinando o art. 23 das Instruções, que V. Ex. expedio em data de 28 de setembro proximo passado para a direcção e gerencia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, hoje propriedade do Estado, que a receita da mesma Estrada seja arrecadada, fiscalizada e escripturada pelo methodo actual, emquanto o Governo não dispuzer de outro modo, e convindo dar algumas providencias a respeito da escripturação e contabilidade da referida Repartição, para que haja harmonia entre as disposições della e as estabelecidas para a do Thesouro; vou rogar a V. Ex. se sirva mandar que alli se observem as seguintes regras:

1ª. Que do 1º de julho deste anno em diante seja a escripturação respectiva organizada por exercicios, tendo-se em vista o disposto no Decreto n. 41 de 20 de fevereiro de 1840, nas Instruções n. 222 de 12 de junho do mesmo anno, e n. 92 de 13 de novembro de 1843, e em varias outras disposições existentes nas Collecções das Leis do Brasil.

2ª. Que a organização do balanço seja regulada pelo modelo impresso, mandado executar por ordem do Ministerio da Fazenda de 20 de fevereiro de 1854.

3ª. Que as entradas da renda arrecadada pela mencionada Estrada, que tem de effectuar-se nos cofres do Thesouro, sejam acompanhadas de guias, na fórma do Regulamento de 26 de abril de 1832, arts. 12, 13 e 14.

4ª. Que nos pagamentos feitos pela Estrada de Ferro se tenha em vista, no que lhes fór applicavel, o disposto nas Instruções n. 287 de 10 de dezembro de 1851.

5ª. Que além das entradas semanaes da renda e dos balanços mensaes, que a Directoria deve remetter ao Thesouro Nacional, preste aquella Repartição contas ao mesmo Thesouro, no fim de cada exercicio, não só dos dinheiros recebidos e despendidos, mas ainda dos generos gastos, as quaes lhe serão tomadas na fórma do

Regulamento de 26 de abril de 1832 e Decreto de 10 de março de 1860, para o que o mesmo Thesouro lhe dará modelos.

6°. Que devendo estes modelos ser o resultado de estudos praticos, feitos em presença do serviço da Repartição da Estrada de Ferro, sejam franqueados á Commissão que o Thesouro nomear quando entender conveniente, todos os livros de escripturação, para serem por ella examinados, e se permitta á mesma Commissão assistir aos diversos ramos do serviço, afim de satisfazer tão importante incumbencia.

Deus Guarde a V. Ex. — *José Pedro Dias de Carvalho.* —

Sr. Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 78 — DE 16 DE OUTUBRO DE 1865

Providencia sobre o enterro dos empregados mortos no serviço da Estrada de Ferro de D. Pedro II

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 78 — Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1865.

Consulta V. Ex. em officio de 7 do corrente como deve proceder a respeito do primeiro caso que occorreu nessa administração, depois que a Estrada pertence ao Estado, sobre o guarda-freio Manoel do Couto, morto em serviço da Estrada de Ferro, e no accidente que teve lugar no mez passado, se deve pagar-se o salario de 25\$320 a quem mostrar ter direito, ficando o enterro por conta dessa administração ou feito o desconto de 23\$800 levar sómente a differença 1\$520 á verba administração do trafego.

2°. Quaes são os casos em que a Estrada de Ferro pode e deve fazer gastos com enterros de pessoas mortas na linha, cumpre-me declarar-lhe que se quem tiver direito de receber o salario é pessoa miseravel, e o fallecido foi bom e zeloso empregado, poderá pagar o enterro e dar integralmente o salario vencido ao herdeiro ou herdeiros que se mostrarem habilitados, não podendo fixar-se regra a semelhante respeito, porque só as circumstancias do caso podem decidir, devendo, portanto, regular-se essa Directoria pelo direito commum.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Christiano Benedicto Ottoni — Director Interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 28 — DE 19 DE OUTUBRO DE 1865

Declara ao Presidente da Provincia de S. Paulo que o transito permittido de alguns passageiros em trens de materias não significa que o Governo autorisa o trafego sem a conclusão de obras julgadas necessarias e já exigidas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1865.

Em solução ao officio de V. Ex. de 5 do corrente, que acompanhou a cópia do que lhe dirigio o Sr. Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, declaro a V. Ex. para o fazer constar ao referido Engenheiro Fiscal, e aos agentes da Companhia, que não tendo ainda o Governo Imperial recebido a Estrada na forma do contracto, não póde permittir, senão vedar o transitio, ou applicar disposições que garantam a segurança das pessoas ou propriedade, mas como no baldio dos trens de materiaes não é possível impedir o transitio de uma ou mais pessoas, que queiram servir-se daquelle meio offerecido pelos empresarios, fal-o-ha por conta e risco proprio, sem que desse facto possa a mesma Companhia concluir que o Governo permite o transitio e aceita as obras e a Estrada sem as correções, que já foram exigidas por este Ministerio.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 89 — DE 3 DE NOVEMBRO DE 1865

Manda rever as tarifas da Estrada de Ferro de D. Pedro II

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 89 — Rio de Janeiro, 3 de novembro de 1865.

Em vista das considerações feitas por V. S. no seu officio de 26 do proximo passado sobre o preço da tarifa do carvão de pedra, e considerando não só a importancia desta questão, como a conveniencia da revisão das tarifas em relação a outros generos, cujos preços de transporte talvez possam ser reduzidos com vantagem para essa Estrada — incumbo a V. S. do estudo deste importante assumpto, servindo-se o mais breve, que lhe fór possível, remetter-me as reduções ou modificações que lhe parecer admissiveis na tarifa geral dessa Estrada.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 8 DE NOVEMBRO DE 1865

Consulta o Conselho de Estado sobre a intelligencia da condição 3ª do Decreto n. 2.499, de 29 de outubro de 1859.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — S/N (Gabinete) — Rio de Janeiro, 8 de novembro de 1865.

Tendo o Governo Imperial de fixar a importancia do capital adicional, que a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a

Jundialhy tem de levantar por sua conta na fôrma do que dispõe a condição 1^a do contracto approved pelo Decreto n. 2.499 de 29 de outubro de 1859, e sendo conveniente declarar-se desde já a época em que aquelle capital tem direito á effectividade da garantia de juros: Manda S. M. o Imperador que as Secções reunidas dos Negocios do Imperio e da Fazenda do Conselho de Estado consultem com urgencia com o seu parecer sobre a intelligencia que se-deve dar á condição 3^a do referido contracto.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Bernardo de Souza Franco.

AVISO N. 424 — DE 15 DE NOVEMBRO DE 1865

Pede ao Ministerio da Fazenda seja posta á disposição do Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II semanalmente a quantia de 50:000\$000, para attender ás despesas da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — N. 424 — Rio de Janeiro, 15 de novembro de 1865.

Transmittendo a V. Ex. por cópia para sua intelligencia e governo o officio do Director interino da Estrada de Ferro de Dom Pedro II de 3 do corrente, e documentos, que o acompanham — rogo a V. Ex. se sirva dar suas ordens afim de que no Thesouro Nacional, e pela verba do § 10 do art. 8^o da Lei vigente de orçamento se entregue ao mesmo Director semanalmente a quantia de cincoenta contos de réis, para occorrer ás despesas da mesma Estrada.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro José Pedro Dias de Carvalho.

DECRETO N. 3528 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1865

Altera as tarifas da Estrada de Ferro de D. Pedro II, que baixaram com os decretos ns. 3048 de 3 de fevereiro de 1863 e 3221 de 23 de janeiro de 1864, na parte em que se referem aos fretes do carvão mineral e vegetal.

Attendendo ao que Me representou o Director interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem Determinar que fiquem igualados os fretes do carvão mineral e vegetal nos transportes pela mesma Estrada, e reduzidos a 400 réis por tonelada e por legua, ficando nesta parte alteradas as tarifas que baixaram com os decretos ns. 3048 de 3 de fevereiro de 1863 e 3221 de 23 de janeiro de 1864.

Antonio Francisco de Paula Souza, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Com-

mercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.
Palacio do Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1865, 44^o da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 442 — DE 25 DE NOVEMBRO DE 1865

Communica ao Ministerio da Fazenda o modo de ser escripturada a receita e despesa da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — N. 442 — Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1865.

Em additamento ao Aviso deste Ministerio de 15 do corrente sob n. 424, declaro a V. Ex. que a despesa com as obras da Estrada de Ferro de D. Pedro II deve ser lançada á conta da receita da mesma Estrada, conservando-se esta na respectiva caixa para ser convenientemente applicada, devendo a Directoria apresentar no Thesouro, semanalmente, a conta do saldo que existir em dinheiro no fim da semana antecedente, e o calculo da despesa provavel a fazer, e da renda que se presumir cobravel naquella para o que pedirá a Directoria fundos, prevenindo a V. Ex. outro: m que o deficit que as contas da Directoria indicarem será levado á verba do § 10 do art. 8^o da Lei vigente de orçamento, de que trata o referido Aviso.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro José Pedro Dias de Carvalho.

AVISO N. 121 — DE 4 DE DEZEMBRO DE 1865

Autorisa a parada dos trens entre os tunneis 8 e 9 da 13^a divisão da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — N. 121 — Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1865.

Com o officio de V. S. de 29 do proximo passado foi-me presente a copia da carta, que a V. S. dirigiu o Dr. R. H. Gurning, solicitando a medida da parada dos trens de passageiros entre os tunneis 8 e 9 da divisão 13^a da Estrada de Ferro de D. Pedro II: em resposta, so me offerece declarar-lhe que semelhante pretensão como privilegio ou favor pessoal, não me parece no caso de ser

deferida; entretanto se V. S. reconhece a necessidade de uma medida geral em toda a extensão da linha ferrea e para todos os dias, tirando della o publico reaes vantagens, bem como a Estrada de Ferro, pôde V. S. pô-la em pratica mediante as cautelas leasbradas no seu referido officio, com exclusão da 5ª.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, Director Interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 122 — DE 4 DE DEZEMBRO DE 1865

Fixa em 17 do corrente a data para a abertura á circulação do tunnel grande e da estação de Desengano da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 122 — Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1865.

Tendo Sua Magestade o Imperador designado o dia 17 do corrente das 6 ás 7 horas da manhã para a abertura á circulação do tunnel grande e estação do Desengano da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, devendo a esse acto sómente comparecer o Ministerio e os empregados da linha — assim o communico a V. S. em resposta ao seu officio datado de hontem.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, Director Interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 127 — DE 9 DE DEZEMBRO DE 1865

Communica ao Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni a sua nomeação para o cargo de Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II e a de outros funcionarios da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 127 — Rio de Janeiro, 9 de dezembro de 1865.

Tendo sido V. S. nomeado por Decreto de 5 do corrente Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II, assim lh'o communico para seu governo, bem como que por decretos da mesma data foram nomeados para servirem na mesma Estrada, de Inspector Geral do Trafego, o Capitão do Corpo de Engenheiros Antonio Augusto Monteiro de Barros, de 1º Engenheiro W. S. Ellison, de Secretario-caixa Manoel Coelho da Rocha; o primeiro com o vencí-

mento annual de nove contos de réis, e os dous ultimos com os que aclearmente perechem.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, Director Interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 130. — DE 12 DE DEZEMBRO, DE 1865

Approva a tabella de circulaçãõ dos trens da Estrada de Ferro de D. Pedro II até a estação de Desengano.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegaçãõ — 2ª Secçãõ — N. 130 — Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1865.

Tendo presente o officio de V. S. de 11 do corrente, e em resposta se me offerece declarar-lhe que fica approvada a reduçãõ proposta por V. S. no pessoal, com a abertura do tunnel grande, bem como a tabella para a circulaçãõ dos trens pelas diversas estações, a qual acompanhou o seu dito officio. — E autorisando-o igualmente a ~~propria~~ no dia 17 do corrente ao publico a venda de bilhetes para a estação de Desengano, precedendo para esse fim os necessarios avisos, previno-o de que o Decreto approvando a tarifa para essa estação opportunamente lhe será remettido para sua devida execuçãõ.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 3558 — DE 13 DE DEZEMBRO DE 1865

Approvando e mandando executar a tarifa de passageiros e mercadorias da estação de Desengano para as demais estações e vice-versa.

Attendendo ao que Me representou o Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II Hei por bem approvar e mandar que se execute a tarifa de passageiros e mercadorias da estação do Desengano para as demais estações e vice-versa, constante da tabella, (*) que com este haixa assignada por Antonio Francisco de Paula Souza, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim

(*) A tabella está publicada na Collecção de Leis de 1865 — pag. 395.

tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, aos treze de Dezembro de mil oitocentos sessenta e cinco, quadragésimo quarto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

DECRETO N. 3559 — DE 13 DE DEZEMBRO DE 1865

Manda observar na Estrada de Ferro de D. Peïro II as tarifas para o transporte do carvão mineral e vegetal.

Attendendo ao que Me representou o Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem determinar que as tarifas do carvão mineral e vegetal de que trata o Decreto n. 3528 de 18 de novembro ultimo sejam cobradas de conformidade com as tabellas que com este baixam, assignadas por Antonio Francisco de Paula Souza, 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 aos 13 de dezembro de 1865, 44º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

TABELLA N. 1

CARVAO DE PEDRA — POR PALMO CUBICO

	Engen' o Novo	Cascadura	Sapopemba	Maximbomba	Queimados	Belém	Macaos	Rodeio	Mendes	Sant' Anna	Barra	Ypiranga	Vassouras	Desengano
Côrte.....	6	9	12	19	26	33	41	45	50	54	57	62	69	71
Engen' o Novo.....	4	7	14	14	21	23	40	45	48	52	57	64	64	66
Cascadura.....	4	7	10	17	24	33	37	41	45	48	54	61	67	69
Sapopemba.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Maximbomba.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Queimados.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Belém.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Macaos.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Rodeio.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Mendes.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Sant' Anna.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Barra.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Ypiranga.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Vassouras.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115
Desengano.....	7	14	21	30	39	48	58	68	78	88	91	100	110	115

Palacio do Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1865. — Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

TABELLA N. 2

CARVAO VEGETAL — POR PALMO CUBICO

	Engenho Novo	Cascadura	Sapopemba	Maxambomba	Queimados	Bolém	Macacos	Rodeio	Mendes	Sant'Anna	Barra	Xpiranga	Vassouras	Desengano
Côrte.....	8	4	5	9	11	14	18	19	22	28	25	26	29	30
Engenho Novo.....		2	3	6	9	12	16	17	19	21	22	25	27	28
Cascadura.....			3	4	7	10	14	16	18	19	21	23	26	26
Sapopemba.....				3	6	9	13	14	16	18	19	22	25	25
Maxambomba.....					3	6	10	11	18	15	16	19	22	22
Queimados.....						3	7	8	10	13	13	16	19	19
Bolém.....							4	5	17	9	10	18	16	16
Macacos.....								7	10	11	13	15	18	19
Rodeio.....									3	4	5	7	10	11
Mendes.....										2	3	5	8	9
Sant'Anna.....											3	4	7	7
Barra.....												3	5	6
Xpiranga.....													3	4
Vassouras.....														3

Palacio do Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1865. — *Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.*

AVISO N. 131 — DE 14 DE DEZEMBRO DE 1865

Autorisa a venda de bilhetes para a estação de Desengano logo após a partida do Trem Imperial que vae inaugurar o tunnel grande da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 131 — Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1865.

Com o officio de V. S. de 12 do corrente foi-me presente o termo de exame do grande tunnel da serra, e de duas pequenas porções de linha d'aquem e além do mesmo, que completam a segunda secção, e offerecendo as obras os elementos de necessaria segurança, para que se possa permittir a circulação dessa parte da Estrada, autoriso-o a abrir no dia 17, depois da partida do Trem Imperial, a venda dos bilhetes ao publico, como me requisita no seu dito officio, que assim fica respondido.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 150 — DE 15 DE DEZEMBRO DE 1865

Communica que foi exonerado o Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni do cargo de Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II e nomeado para substituí-lo o Engenheiro Bento José Ribeiro Sobragy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção

— N. 150 — Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1865.

Communico a V. S. que por Decreto datado de 13 do corrente Houve por Esm S. M. o Imperador conceder a exoneração que V. S. pediu do cargo de Director da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, tendo por Decreto da mesma data nomeado para substituí-lo ao Dr. Bento José Ribeiro Sobragy.

Aproveito esta occasião para louvar e agradecer os bons serviços que V. S. prestou durante o tempo que presidiu e geriu a mesma Estrada, e o Governo Imperial espera que V. S. assistirá á inauguração que deve ter lugar no dia 17 do corrente.

Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro Christiano Benedicto Ottoni, Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

1866

AVISO N. 5 — DE 4 DE JANEIRO DE 1866

Declara, à vista da Imperial Resolução de Consulta de 13 de dezembro ultimo, que o contracto celebrado pelo Governo com a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II em virtude do Decreto n. 3503 d. 10 de julho do anno passado, não está sujeito ao sello proporcional.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — N. 5 — Rio de Janeiro, 4 de janeiro de 1866.

Declaro a V. S., para sua intelligencia e devidos effeitos, que consultando as Secções de Fazenda e do Imperio do Conselho de Estado, por ordem de Sua Magestade o Imperador, se o contracto celebrado pelo Governo com a Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, em virtude do Decreto n. 3503 de 10 de julho do anno findo, e a transferencia do resto das acções da dita Companhia ao Estado estão sujeitos ao pagamento do sello proporcional, foram as referidas Secções de parecer, com o qual conformou-se o Mesmo Augusto Senhor por immediata Resolução de 13 do mez passado, que, comquanto o acto de desapropriação seja de natureza differente da do ajuste ou concerto entre partes, é todavia certo que as palavras finais da condição 1.ª do art. 34 do contracto para a construcção da mencionada Estrada deram fóro de desapropriação não que a transferencia para o dominio e administração do Estado; e que portanto está elle comprehendido na excepção do § 19, art. 38 do Regulamento de 26 de dezembro de 1860, conforme opina o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em seu Aviso ao da Fazenda de 29 de setembro ultimo, fundando-se nas disposições dos arts. 4.º do Decreto n. 1599 de 9 de março de 1855, e 34 supracitado, nos quaes se acha previsto o caso da desapropriação por utilidade publica, e do art. 5.º da Lei n. 1083 de 22 de agosto de 1860, que regulou o modo de realisar-se a transferencia ou desapropriação, sem dependencia do processo determinado pelas de 9 de setembro de 1826 e de 12 de julho de 1845.

Deus Guarde a V. S. — José Pedro Dias de Carvalho. —
Sr. Conselheiro Director Geral das Rendas Publicas.

— Por Aviso da mesma data communicou-se esta resolução ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

AVISO N. 6 — DE 8 DE JANEIRO DE 1866

Comunica ao Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II que a permuta das acções da Companhia da referida Estrada não está sujeita ao pagamento de sello.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 6 — Rio de Janeiro, 8 de janeiro de 1866.

Communicando-me o Sr. Ministro da Fazenda por Aviso de 4 do corrente que S. M. o Imperador por Sua immediata Resolução de 13 de dezembro passado tomada sobre consulta das Secções de Fazenda e do Imperio do Conselho de Estado. Houve por bem declarar que a permuta das acções da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II por apolices da divida publica não está sujeita a pagamento de sello, por isso que o contracto celebrado em 1.º de julho do anno findo está comprehendido na excepção do § 19, art. 38 do Regulamento de 26 de dezembro de 1860 — assim lh'o faça tambem constar para os devidos efeitos.

Deus Guarde a Vmce.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 1 — DE 9 DE JANEIRO DE 1865

Conforma-se com a resolução do Conselho de Estado sobre a intelligencia da condição 3ª do Decreto n. 2.499, de 29 de outubro de 1859.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1866.

Sua Magestade o Imperador, Tendo-se conformado por sua Imperial Resolução de 3 do corrente com o parecer das Secções reunidas do Imperio e Fazenda do Conselho de Estado sobre a intelligencia que se deve dar a condição 3ª do contracto approved pelo Decreto n. 2499 de 29 de outubro de 1859, assim tenho a honra de comunicar a V. Ex.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Bernardo de Souza Franco.

AVISO N. 15 — DE 11 DE JANEIRO DE 1866

Estabelece passagens de ida e volta com abatimento para a estação de Desengano e manda fazer a revisão geral das tarifas da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 15 — Rio de Janeiro, 11 de janeiro de 1866.

Ponderando V. Mee. em seu officio de 9 do corrente, que lhe parece conveniente que a exemplo do que se pratica com as viagens de ida e volta para as estações de Rodeio; Barra do Pirahy e Vassouras, tambem haja redução da tarifa quanto ás viagens redondas para o Desengano, e que para isso mandara provisoriamente cobrar o que se exige para Vassouras, declaro a V. Mee. que fica autorisado a fazer essa redução, conyindo entretanto observar-lhe que não julgo razoavel fixar-se para o Desengano a tarifa de 12\$ e 10\$, que se paga para aquelle ponto visto que para este é maior a distancia, cumprindo por isso que algum augmento se faça na proporção da distancia entre as duas estações, deduzido da tarifa de Vassouras. Por ultimo recommendo a V. Mee. o mais escriptuloso estudo das tarifas dessa Estrada de Ferro, as quaes reputando prohibitivas, convém que sejam razoavelmente modificadas.

Deus Guarde a V. Mee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 3590 — DE 17 DE JANEIRO DE 1866

Concede a João Carlos Morgan privilegio exclusivo pelo tempo de noventa annos para a construcção de uma estrada de ferro pelo systema mais economico, ou de um *tram-road*, entre a cidade da Cachoeira e a Chapada Diamantina, na provincia da Bahia, com um ramal para a villa da Feira de Sant'Anna.

Hayendo-me representado João Carlos Morgan, subdito de S. M. Britannica, acerca da utilidade da construcção de uma estrada de ferro entre a cidade da Cachoeira e a Chapada Diamantina, na provincia da Bahia, com um ramal para a villa da Feira de Santa Anna, pedindo para a incorporação de uma companhia que realize a referida estrada o privilegio autorizado pelo decreto n. 1242, de 16 de junho de 1865, e desejando promover quanto for possível, em beneficio da agricultura e do commercio, na mesma provincia, os meios de mais facil communicação entre os pontos referidos:

Hei por bem, conformando-me por Minha immediata Resolução de 13 de dezembro do anno proximo passado, com o parecer da secção do Conselho de Estado dos Negocios do Imperio, de 17 de outubro ultimo, conceder privilegio exclusivo pelo tempo de noventa annos á companhia que o dito João Carlos Morgan organisar

para a construcção de uma estrada de ferro pelo systema mais económico, ou de um *tram-road* entre a dita cidade da Cachoeira e a Chapada Diamantina, na provincia da Bahia, com um ramal para a villa da Feira de Santa Anna, mediante as condições que com este baixam, assignados por Antonio Francisco de Paula Souza, 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, 17 de janeiro de 1866, 45º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Condições a que se refere o decreto desta data, com as quaes o governo imperial contracta com João Carlos Morgan, subdito de S. M. Britannica, a construcção de uma estrada de ferro ou "tram-road" entre a cidade da Cachoeira e a Chapada Diamantina, na provincia da Bahia.

1º. O Governo Imperial concede á Companhia que fór organizada pelo subdito de S. M. Britannica João Carlos Morgan o privilegio exclusivo pelo prazo de 90 annos para construcção, exploração e gozo de uma estrada de ferro pelo systema mais económico ou de um *tram-road*, cuja força motriz seja o vapor.

Esta estrada partirá da Cachoeira ou da povoação de S. Felix, na provincia da Bahia, pela margem do Paraguassú, que fór a reconhecida mais vantajosa á communicação do interior, em direcção á Chapada Diamantina, de modo que possa prolongar-se até uma das margens do Rio S. Francisco.

Terá a mesma estrada outro ramal que, partindo da Cachoeira, termine na villa da Feira de Santa Anna, ficando a companhia que organizar o emprezario João Carlos Morgan obrigada a construir uma ponte solida, que una a cidade da Cachoeira á povoação de S. Felix.

A incorporação da companhia deverá verificar-se dentro de dois annos, contados da data deste contracto, sob pena de caducar a concessão.

2º. Durante o prazo de 90 annos não poderá o Governo Imperial conceder emprezas de outras estradas de ferro ou *tram-roads* na provincia da Bahia, dentro da zona de 5 leguas kilometricas de 4 kilometros, tanto de um como de outro lado da presente estrada do Paraguassú, e nas mesmas direcções, salvo accôrdo prévio com a companhia.

Esta prohibição não comprehende a construcção de outras estradas que, partindo ou não dos mesmos pontos, mas seguindo direcções diversas, possam accidentalmente approximar-se de alguns pontos das estradas privilegiadas, ou mesmo atravessal-as, comtanto que dentro da zona privilegiada não possam receber nem mercadorias, nem passageiros, excepto no ponto de partida.

3º. As estações das linhas contractadas ficam dependentes do accôrdo posterior entre o governo e a companhia, depois que esta houver apresentado as respectivas plantas á approvação do mesmo governo, seis mezes antes de começar os trabalhos.

Estas plantas serão apresentadas por secções, se assim convier á companhia, afim de facilitar o principio e andamento, como vai especificado na condição 5ª.

Se as estradas forem construídas pelo systema de *tram-road*, a companhia terá o direito de escolher a distancia intermediaria dos carris (*guage*), conforme se costumam construir semelhantes estradas na Europa e restabelecer o trem rodante no principio, conforme as primeiras necessidades do trafego, sendo obrigada a augmental-a na proporção do augmento das mercadorias e passageiros, havendo em todo o tempo quantidade de trem rodante para satisfazer todas as necessidades do serviço.

A companhia incorrerá na multa de 4:000\$, que lhe será imposta pelo presidente da provincia, sempre que reconhecer não possuir a linha o trem rodante necessario, e marcará o presidente á mesma companhia o prazo de quatro mezes, para, dentro della, satisfazer esta condição, com designação, mediante parecer de pessoa profissional, do trem rodante que fôr necessario.

4ª. A companhia poderá tambem construir linhas transversaes de ferro, de madeira, ou de qualquer outra especie, quando julgar de utilidade para facilitar o transito de generos e de passageiros das diversas villas e districtos do interior, não gozando a companhia pela construcção dessas linhas nem do privilegio, nem das garantias e vantagens estipuladas no presente contracto para o tracço da linha.

5ª. Os trabalhos das duas primeiras secções, isto é, da primeira secção para a Chapada Diamantina e da secção da linha á villa da Feira de Santa Anna, e a construcção da grande ponte da Cachoeira d' S. Felix deverão ter principio dentro de 12 mezes depois de incorporada a companhia.

Na falta do cumprimento desta obrigação, salvo qualquer circumstancia de força maior provada e avaliada pelo Governo ou por arbitros, no caso de duvida, a companhia será multada na quantia de 5:000\$, pelo presidente da provincia, e este lhe marcará um anno para começo dos trabalhos, pagando a companhia pela demora de cada semestre de novo prazo 3:000\$000.

Fimdo o anno de prorogação, e imposta a multa do ultimo semestre será esta seguida da perda do contracto, salvo se a demora fôr proveniente de causa imprevista ou força maior.

As outras secções serão principiadas uma após outra, ou simultaneamente, como fôr do interesse da companhia, contanto que as duas linhas principaes para a Chapada Diamantina e Feira de Santa Anna e a ponte da Cachoeira fiquem em toda a sua extensão acabadas e abertas ao transito publico dentro do prazo de 10 annos, contados do dia em que se der principio ás obras, e do dia do acabamento de todas as obras se contarão os 90 annos, prazo estipulado no art. 1º.

O Governo concede á companhia o prazo de 20 mezes para apresentação das plantas das outras secções da linha da Chapada em direcção a Andarahy, Santa Isabel e Lenções contados do dia em que tiverem principio as obras das duas primeiras secções.

Se, depois de um exame maduro, as difficuldades naturaes do terreno, entre a povoação do Andarahy e a Villa de Santa Isabel não permittirem construir-se aquella parte da linha pelo systema de trilhos de ferro ou pelo de *tram-road*, a companhia deverá no prazo de um anno supprir semelhante falta, na dita distancia, por estrada de rodagem que facilite o trafego dos passageiros e dos

generos pelos meios de condução apropriados, empregados em taes estradas na Inglaterra ou França. Na falta do cumprimento desta obrigação, incorrerá na multa de 3:000\$ pela demora de cada semestre.

6°. A companhia perderá o direito ao privilegio pela falta da conclusão da estrada referida no prazo estipulado no art. 5º, conservará, porém, a propriedade da porção feita e direito aos favores concedidos neste contracto correspondente e na proporção da extensão concluida.

7°. Poderá a companhia usar do direito de desapropriação na fórma das leis em vigor no tocante aos terrenos do dominio particular, que forem necessarios para o uso das estradas, estações, armazens e mais obras adjacentes.

8°. O Governo concede á companhia isenção dos direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, e nos 10 annos que a elle se seguirem, sobre os trilhos, machinas, instrumentos, utensis e materiaes, que se destinarem ás mesmas construcções e hem assim sobre os carros, locomotivas, vapores e todos os demais objectos necessarios para os trabalhos da empreza. O gozo destes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes para evitar qualquer abuso.

9°. O Governo Imperial concede á Companhia 20 leguas kilometricas quadradas de terrenos devolutos, unidos ou separados, onde se houver ao longo das estradas ou margem do Paraguassú, ou em qualquer lugar circumvizinho, principalmente nas matas do Orobó.

A companhia terá, durante o tempo do seu privilegio, o direito de explorar e abrir minas de carvão, pedra calcaria, de ferro, chumbo, cobre, quaesquer outros metaes, ainda preciosos, hem como de productos chimicos naturaes, sem prejuizo de direitos adquiridos por outros, devendo quando as descobrir dirigir-se immediatamente ao governo, para que, na fórma das leis existentes ou que possam fazer-se a respeito, lhe sejam demarcadas as datas e estipuladas as condições do seu gozo, podendo a companhia exercer esta faculdade no seguimento da linha geral do caminho de ferro na mesma zona de cinco leguas kilometricas por cada um dos lados.

10°. O machinismo e utensillos da lavoura, hem como os destinados á exploração das minas e dos depositos de productos chimicos e naturaes gozarão da isenção dos direitos de importação.

11°. Durante o periodo da existencia deste privilegio não poderá o Governo imperial cobrar taxa ou imposto algum sobre o capital, material ou rendimento da estrada do Paraguassú, excepto o imposto a que ora estão ou forem sujeitas as demais companhias privilegiadas de estradas de ferro.

12°. Se durante o periodo da existencia deste privilegio achar-se conveniente para o maior desenvolvimento do commercio, agricultura e industria das provincias da Bahia e sertões de Pernambuco, Minas Geraes e Goyaz, estender da Chapada Diamantina até o rio de S. Francisco as estradas contractadas, a Companhia terá o direito de prolongar a construcção da estrada de ferro ou *tram-road*, ou de rodagem, até aquelle rio, sendo as plantas e todas as informações preliminares approvadas previamente pelo Governo. Este novo ramal será considerado o prolongamento ou continuação da estrada contractada, e subsistirão para ella todas as vantagens e onus, condições concedidas neste contracto.

13ª. A companhia terá o direito de cortar e tirar as madeiras que precisar para suas obras e construcções em terrenos pertencentes á nação, e requerer ao governo o terreno devoluto que necessitar para o leito da estrada e suas ramificações, estações, armazens e mais obras adjacentes, o qual será concedido gratuitamente na proporção das necessidades.

14ª. A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar no serviço de suas obras senão pessoas livres.

Os nacionaes empregados nas estradas gozarão de isenção do recrutamento, bem como da dispensa de serviço da Guarda Nacional. Só terão direito a gozar da isenção da Guarda Nacional e do recrutamento aquelles que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os seis mezes ao presidente da provincia e assignada pelo superintendente da companhia ou seu representante na Bahia, não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella incluída ou contemplada a pessoa que não tiver tres mezes de effectivo serviço.

15ª. As estradas não impedirão o livre transitio dos caminhos actuaes e de outros que para a commodidade publica se abrirem, nem a companhia terá o direito de exigir taxa pela passagem de outras estradas de qualquer natureza nos pontos de intersecção.

16ª. O Governo poderá fazer em toda a extensão das estradas as construcções e aparelhos necessarios ao estabelecimento de uma telegraphia electrica, responsabilizando-se a companhia pela guarda dos fios, postes e aparelhos electricos. A companhia terá o direito de fazer a mesma construcção, se o Governo não quizer executá-la por sua conta, sendo em tal caso gratuito o serviço prestado ao mesmo Governo, para o que a companhia terá sempre ás ordens deste um fio prompto e disponivel.

17ª. As malas do Correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro geral ou provincial, serão conduzidas gratuitamente pela empreza de estrada de ferro do Paraguassú.

18ª. Se o Governo mandar tropas para qualquer ponto, a companhia obriga-se a pôr á sua disposição, por 20 % menos da tarifa, todos os meios de transporte que possuir.

19ª. Por igual preço a companhia transportará os presos de justiça, com as suas respectivas guardas, prestando o Governo os carros proprios e com a segurança necessaria.

20ª. A ponte da Cachoeira será construída de fôrma que dê livre transitio a pé e a cavallo, e de carro independente de trilhos de ferro ou de *tram-road* se os trens tiverem de atravessá-la.

A companhia terá o direito de cobrar uma taxa especial sobre as pessoas a pé ou a cavallo, sobre os animaes soltos ou carregados, sobre carros, carruagens, etc., que passarem pela mesma ponte.

O maximo dessa taxa será estabelecido em uma tabella especial approvada pelo Governo.

21ª. A companhia do Paraguassú fica com o direito de fazer em qualquer tempo a navegação do rio de S. Francisco sem nenhum subsídio, independente de outra qualquer resolução que o Governo possa tomar.

22ª. As acções da empreza do Paraguassú serão do valor de

fibras 10 ou fibras 20 esterlinas cada uma, como melhor entender a directoria.

Constituida a companhia, approvados os estatutos, feita a primeira entrada e as plantas das secções das estradas, a directoria, na época que entender conveniente, poderá fazer a chamada das outras prestações que forem necessarias para o andamento de suas obras até o preenchimento do capital da companhia, devendo as ditas chamadas ser annunciadas pelos jornaes com antecedencia de 20 dias.

23ª. A companhia pagará semestralmente, durante a construção de suas obras, juros aos seus accionistas á razão de 7 % ao anno sobre as suas entradas, levantando as quantias precisas para esse fim, as quaes, computando, reunirá as despendidas nas obras etc., e a sua totalidade formará o fundo capital da companhia, podendo fazer essa operação de levantar o mencionado capital pelo systema de *debentures* (lettres de gage), se assim fôr mais conveniente até a metade do seu capital.

24ª. Durante o privilegio a companhia perceberá os preços dos transportes das mercadorias e passageiros pela estrada e seus ramaes, á vista de uma tabella, que será organizada pela companhia e approvada pelo Governo, não podendo exceder os preços maximos cobrados nas estradas de ferro subvencionadas.

25ª. Se o Governo entender conveniente effectuar o resgate da concessão das estradas e ponte da Cachoeira, o poderá fazer, mediante prévia indemnisação da companhia, que será regulada da maneira seguinte:

§ 1º. Não poderá ter logar o resgate, salvo accordo com a companhia, senão passados 30 annos da duração do privilegio.

§ 2º. O preço do resgate será regulado pelo termo médio do rendimento liquido dos ultimos tres annos.

§ 3º. O Governo entregará á companhia uma somma em fundos publicos, que dê igual rendimento.

26ª. Terminado o prazo de 90 annos do privilegio, a companhia continuará na posse e gozo da estrada e seus ramaes, e da ponte da Cachoeira com as mesmas vantagens de propriedade, salvo se o Governo as resgatar naquella época, ou em qualquer outra, sendo neste caso indemnizada a companhia, como fica estabelecido, não se incluindo nesta indemnisação as linhas e caminhos transversaes, que não são privilegiadas.

27ª. A empresa da estrada de ferro do Paraguassú fica sujeita ao regulamento policial das estradas de ferro, que baixou com o decreto n. 1.930. de 26 de setembro de 1857, salvo as alterações que forem feitas pelo governo, em attenção ás circumstancias espezias da empresa.

28ª. No caso de que o Governo queira que alguns engenheiros seus se instruem na construção da estrada do Paraguassú, a companhia os admittirá, para que assistam aos trabalhos, devendo o engenheiro-chefe da companhia dar trimensalmente informação circumstanciada dos serviços em que aquelles engenheiros estiverem empregados e do zelo e capacidade, que tiverem desenvolvido na execução dos trabalhos de sua fiscalisação.

29°. Podendo, não obstante a clareza de todas as estipulações do contracto, dar-se desaccordo entre o Governo e a companhia, a respeito de seus direitos e obrigações, reconhecendo o Governo a vantagem de qualquer decisão, esta será dada por juizes arbitros, dos quaes uma será da nomeação do mesmo Governo e outro da companhia, e o terceiro por accordo de ambas as partes, e se este accordo não for possível, seguir-se-hão nesse caso as seguintes regras:

§ 1°. Se o desaccordo for sobre direitos ou deveres, e seus respectivos interesses, a questão do desaccordo será decidida pelo membro do conselho de Estado mais antigo, cuja decisão será definitiva.

§ 2°. Se o desaccordo fór sobre os planos ou execução das obras na parte scientifica, recorrer-se-ha ao presidente ou a um dos ex-presidentes do Instituto de Engenheiros Civis de Londres, cuja decisão será definitiva.

30°. A companhia submeterá á approvação do Governo todas as plantas relativas á estrada contractada e seus ramaes, bem como sobre o systema escolhido, prestando a respeito todos os esclarecimentos e informações, podendo a companhia, sob approvação do Governo, substituir em qualquer tempo o modo da viação de tração e de impulso que achar conveniente, ou possa ser inventado ou descoberto, em vez de locomotivas para regularidade, segurança, velocidade e todas as mais commodidades e vantagens do publico.

31°. Fica definitivamente ajustado que a companhia da estrada de ferro do Paraguassú não tem nem terá em tempo algum direito á garantia de juros sobre o capital empregado nas suas obras, bem como á prestação ou subvenção, ou outro qualquer onus pecuniario do Estado, e que ao assignar este contracto o emprovario João Carlos Morgan, por si e em nome da companhia que tem de organizar, renuncia expressamente agora e sempre ao direito de solicitar-o do Governo Imperial, e que nenhum direito mais lhe competirá além dos que neste contracto ficam declarados e mencionados, salvo qualquer outro favor que o Governo Imperial julgue conveniente de futuro conceder á companhia, mas em tal caso nunca se entenderá que a garantia de juros possa ser materia de discussão para a concessão de qualquer novo favor, e nem ser invocada como acquiescencia ou compromettimento tacito a approvação do Governo dos planos, plantas, orçamentos, etc., pois que ella quer apenas dizer exame fiscal para garantia geral, e não reconhecimento de sua procedencia ou responsabilidade por suas vantagens.

Palacio do Rio de Janeiro, 17 de janeiro de 1866. — Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 9 — DE 22 DE JANEIRO DE 1866

Fixa em 7 % a taxa do juro do emprestimo de libras 100.000 feito á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 9 — Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1866.

Sciante do que me communica V. S. em seu officio de 20 de Dezembro ultimo sob n. 38, declaro-lhe para sua intelligencia e

governo que o juro da quantia de libras 100.000 adiantada á Estrada de Ferro de S. Paulo a titulo de emprestimo deve ser contado á razão de 7 %, cumprindo que V. S. a respeito da restituição dessa quantia proceda nos termos finais da sua informação, Deus Guarde a V. S.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Francisco da Costa Aguiar de Andrade.

AVISO N. 10 — DE 26 DE JANEIRO DE 1866

Declara que não pode ser attendido o pedido feito pela Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco de um emprestimo de £ 16.000 para o augmento do trem rodante da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1866.

Tendo Sua Magestade o Imperador por sua Imperial resolução de 22 do corrente se conformado com o Parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado proferido em consulta de 24 de agosto do anno passado, pela qual foi decidido não estar o Governo Imperial autorizado a deferir o pedido que faz a Companhia da Estrada de Ferro da Provincia de Pernambuco do auxilio de libras 16.000, para augmento do trem rodante da mesma Estrada. Assim o communico a V. Ex. para sua intelligencia e devidos effeitos

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Barão de Penedo, Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 29 — DE 3 DE FEVEREIRO DE 1866

Manda aceitar definitivamente as divisões 18 a 30 e 32 a 43 da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 29 — Rio de Janeiro, 3 de fevereiro de 1866.

A' vista das considerações que faz V. Mee. em seu officio de 1º do corrente, póde aceitar as obras concluidas das divisões 18 a 30 e 32 a 43 inclusive, ficando alliviado dellas o respectivo empresario Angelo Thomaz do Amaral uma vez que por termo se obrigue a fazer os concertos e retoques que ainda são necessarios, como informa o Engenheiro-Chefe no seu officio de 27 do proximo passado que V. Mee. me remetteu por cópia.

Deus Guarde a V. Mee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 74 — DE 19 DE FEVEREIRO DE 1866
Sobre as isenções do serviço da Guarda Nacional para os empregados da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — 2ª Secção — N. 74 — Rio de Janeiro, 19 de fevereiro de 1866.

Ilm. e Exm. Sr. — Devolvendo a V. Ex. o officio de 9 do corrente do Marechal Commandante Superior da Guarda Nacional da Côrte, em que consulta se, tendo a Estrada de Ferro de Dom Pedro II passado para o dominio do Estado, ainda devem ficar isentos do serviço da Guarda Nacional seus empregados, como determinava o art. 5º do contracto feito com a extincta Companhia: tenho a honra de declarar a V. Ex. que, não obstante ter essa Estrada passado para o dominio do Estado, e caducado o contracto de que se trata, devem ficar isentos do serviço da Guarda Nacional os referidos empregados: porquanto a isenção concedida não foi em favor da Companhia, e sim do pessoal, em attenção á natureza do serviço em que se emprega.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Conselheiro José Thomaz Nabuco de Araujo.

DECRETO N. 3622 — DE 28 DE FEVEREIRO DE 1866
Concede ao Barão de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos, para a construcção de uma Estrada de Ferro, a partir da freguezia da Escada no municipio de Mogy das Cruzes até a estação do Rio Grande na Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, na Provincia de S. Paulo.

Havendo-me representado o Barão de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo acerca da utilidade da construcção de uma estrada de ferro que, partindo da freguezia da Escada no municipio de Mogy das Cruzes, vá ter á estação do Rio Grande, na Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, na Provincia de S. Paulo, pedindo para a Companhia, que realise a referida estrada privilegio por espaço de noventa annos, e desejando promover quanto fôr possível, em beneficio da agricultura e do commercio da mesma Provincia os meios de mais facil communicação entre os pontos referidos: Hei por bem de conformidade com o art. 2º da lei n. 641 de 26 de junho de 1852 e Minha Imperial Resolução de 17 de janeiro proximo passado conceder privilegio exclusivo pelo referido tempo de noventa annos á Companhia que os referidos Barão de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo organisarem, para a construcção da dita estrada de ferro, mediante as condições que com este baixam assignadas por Antonio Francisco de Paula Souza, 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 vinte oito de fevereiro de mil oitocentos sessenta e seis, quadragésimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Condições a que se refere o Decreto desta data pelo qual se concede privilegio á Companhia que organizarem o Barão de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo para a construcção de uma estrada de ferro na Provincia de S. Paulo sem responsabilidade de qualquer natureza do Governo Imperial.

1.º O Governo Imperial concede á Companhia que fôr organizada pelo Barão de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo privilegio exclusivo pelo tempo de noventa annos para construcção e gozo de uma estrada de ferro, cuja força motriz seja a vapor, a partir da freguezia da Escada no municipio de Mogy das Cruzes até a estação do Rio Grande, na Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby na Provincia de S. Paulo, segundo a planta e planos levantados pelo Engenheiro Daniel Fox em 9 de março de 1863, os quaes poderão ser alterados e modificados conforme aconselharem estudos ulterjores.

2.º A Estrada de Ferro da Freguezia da Escada á estação do Rio Grande, no alto da serra, deverá estar construida e prompta para dar livre transitto ao trafego no espaço de quatro annos, contados do dia em que começarem os trabalhos de sua construcção.

3.º A Companhia gozará do privilegio dentro da zona de cinco leguas de todos os favores e isenções concedidos á Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, na mesma Provincia pelo Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856 na parte que lhe fôr applicavel.

4.º A Companhia não terá em tempo algum, e qualquer que seja a causa, direito de exigir do Governo Imperial garantia de juros ou favores que lhe correspondam, pois que o Governo Imperial não assumio nem assume responsabilidade de qualquer natureza que seja pelo acto da concessão do privilegio.

5.º Os concessionarios perderão o direito ao privilegio que lhes é concedido se no prazo de dous annos contados desta data não tiverem organizado a Companhia para a construcção da via ferrea.

6.º Os concessionarios, além das condições do presente Decreto, se sujeitarão ás que lhes forem impostas pelo Presidente da Provincia de S. Paulo para a boa execução da lei Provincial n. 16 de 21 de abril de 1862 e para salvaguardar os interesses geraes e da Provincia.

Palacio do Rio de Janeiro, 28 de fevereiro de 1866.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 5 — DE 2 DE MARÇO DE 1866

Não acceta a proposta da Companhia da Estrada de Ferre de Pernambuco de prolongar a sua linha de Cinco Pontas a Recife.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2.ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 2 de março de 1866.

Tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado sobre a materia das propostas dos Irmãos Mornays, relativas

ao prolongamento da Estrada de Ferro dessa Provincia e obras no Porto dessa Capital, e bem assim sobre a proposta que submetten á consideração do Governo Imperial o Superintendente da Companhia da Estrada de Ferro sobre o seu prolongamento nas Cinco Pontas até a Cidade do Recife, foi a mesma Secção de parecer que taes propostas não devem ser acceitas, e Sua Magestade o Imperador tendo-se conformado por sua Imperial Resolução de 28 de fevereiro, assim o communico a V. Ex. para sua intelligencia e governo.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 21 — DE 6 DE MARÇO DE 1866

Declara que o Governo Imperial jamais assumirá qualquer responsabilidade em relação a compromissos provinciaes para a construcção das estradas de ferro a que se referem os decretos n. 3590 e 3622, de 17 de janeiro e 28 de fevereiro do corrente anno.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 21 — Rio de Janeiro, 6 de março de 1866.

Para sua intelligencia e governo transmitto a V. Ex. por cópia os inclusos Avisos, que nesta data dirijo aos Presidentes da Bahia e S. Paulo em referencia ao privilegio concedido para a construcção da Estrada de Ferro de Paraguassú, e da freguezia da Escada á estação do Rio Grande, na Estrada de Ferro de Santos a Jungiary. — A vista delles verá V. Ex. que o Governo Imperial está resolvido a não permittir sequer duvidas ácerca da sua resolução de em tempo algum assumir responsabilidade por dividas que as Provincias por ventura contraiam com particulares, ou Companhias estrangeiras para execução dos projectos de que tratam os Decretos n. 3.590 e 3.622 de 17 de janeiro e 28 de fevereiro ultimo, e outros da mesma natureza que por ventura forem expedidos.

As provincias na esphera de sua actividade podem usar de seus créditos, e esses Decretos apenas significam concessão para uso dellas, concessão exigida apenas pela nossa forma administrativa, e nunca como cooparticipação de qualquer responsabilidade. V. Ex., pois terá o cuidado de fazer comprehender isso aos particulares, ou Companhias que desejarem empregar seus capitães nessas empresas por supposta facita solidariedade, que o Governo Imperial mui francamente rejeita, para que se não chamem á ignorancia e della queiram derivar pretendidos direitos. Os que pretenderem empregar seus capitães em taes empresas deverão unicamente contar com o resultado exclusivo da exequibilidade das empresas,

e suas vantagens peculiares, e nunca com o recurso e patrocínio do Thesouro Imperial.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Barão do Penedo, Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 42 — DE 6 DE MARÇO DE 1866

Manda exonerar de qualquer responsabilidade o empreiteiro da construção das divisões 18 a 30 e 32 a 43 da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 42 — Rio de Janeiro, 6 de março de 1866.

A' vista do que me pondera V. Mee. no seu officio de 3 do corrente pôde acceitar definitivamente as obras concluidas das divisões 18 a 30 e 32 a 43 inclusive da Estrada de Ferro de Dom Pedro II e exonerar de qualquer responsabilidade o seu empresario Angelo Thomaz do Amaral.

Deus Guarde a V. Mee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 49 — DE 12 DE MARÇO DE 1866

Approva o contracto para a execução da ponte de ferro "Paraizo" da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 49 — Rio de Janeiro, 12 de março de 1866.

Accusando a recepção do seu officio de 10 do corrente acompanhado de um exemplar do contracto feito por Vee. com Robert M. Baillet, para execução da superstructura de ferro da ponte sobre o rio Parahyba, no lugar denominado — Paraizo — communico a Vee. que approvo o mesmo contracto.

Deus Guarde a Vee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 3627 — DE 16 DE MARÇO DE 1866

Fixando o pessoal tecnico e administrativo da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, e designando os vencimentos que competem aos empregados.

Attendendo á proposta do Director da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, Hei por bem approvar a tabella junta fixando o pessoal tecnico e administrativo da mesma Estrada, e designando os vencimentos que competem aos empregados.

Antonio Francisco de Paula Souza, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, o tenha assim embendido e faça executar com os despachos necessarios. Palacio do Rio de Janeiro em dezeseis de março de mil oitocentos sessenta e seis, quadragésimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Tabella do pessoal da Estrada de Ferro de D. Pedro II e seus respectivos vencimentos.

<i>Pessoal</i>	<i>Vencimentos</i>	<i>Total.</i>
DIRECTORIA:		
Director		9:000\$000
ESCRITORIO TECHNICO:		
1º Engenheiro		8:400\$000
3 Chefes de districtos	6:000\$000	18:000\$000
2 Ajudantes de 1ª classe	4:800\$000	9:600\$000
2 Ditos de 2ª dita	3:600\$000	7:200\$000
3 Ditos de 2ª dita no escriptorio	2:400\$000	7:200\$000
SECRETARIA:		
Secretario		2:400\$000
Caixa		3:000\$000
Guarda-livros		4:000\$000
Comprador		2:400\$000
Pagador		2:800\$000
1 escripturario com		1:000\$000
Dito com		1:200\$000
ALMOXARIFADO:		
Almoxarife		2:600\$000
Fiel		1:000\$000
Despachante		1:200\$000
INSPECTORIA GERAL DO TRAFEGO:		
Inspector geral		8:400\$000
Secretario desenhador		2:200\$000

Contador		3:600\$000
2 Escripturarios	1:200\$000	2:400\$000
Chefe dos Telegraphos		3:600\$000
Dito de Tracção		4:800\$000
Escripturario das officinas		1:200\$000
Armazenistas das ditas		1:440\$000
Chefe das officinas		3:600\$000
5 machinistas de 1ª classe	2:400\$000	12:000\$000
4 ditos de 2ª dita	1:800\$000	7:200\$000
3 ditos de 3ª dita	1:440\$000	4:320\$000

CONSERVAÇÃO DA LINHA:

1ª Divisão — Engenheiro residente		3:000\$000
Conductor		2:000\$000
2ª " — Engenheiro residente		4:200\$000
Conductor		2:000\$000

ESTAÇÕES:

Côrte:

Agente		3:000\$000
Ajudante		2:200\$000
1 Fiel com		2:400\$000
1 dito com		2:200\$000
3 Escripturarios	1:200\$000	3:600\$000
1 Conferente		1:200\$000
4 Chefes de trem	1:800\$000	7:200\$000

Engenho Novo:

Agente		1:800\$000
Conferente telegraphista		1:200\$000

Cascadura:

Agente		1:800\$000
Conferente telegraphista		1:200\$000

Sapopemba:

Agente		1:800\$000
Conferente telegraphista		1:200\$000

Marxombemba:

Agente		1:800\$000
Conferente telegraphista		1:200\$000

Queimados:

Agente		1:800\$000
Conferente telegraphista		1:200\$000

Belém:	
Agente	2:200\$000
Fiel	1:400\$000
Rodeio:	
Agente	1:800\$000
Mendes:	
Dito	1:800\$000
Conferente telegraphista	1:200\$000
Santa Anna:	
Agente	1:800\$000
Conferente telegraphista	1:200\$000
Barra:	
Agente	2:800\$000
Ajudante	1:500\$000
Fiel	1:500\$000
Vassouras:	
Agente	2:200\$000
Desengano:	
Agente	2:200\$000
Fiel	1:400\$000
Macaços:	
Agente	1:200\$000
Ypiranga:	
Dito	1:200\$000

Palacio do Rio de Janeiro em 16 de março de 1866.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 54 — DE 21 DE MARÇO DE 1866

Remette o quadro do pessoal e tabella de vencimentos da Estrada de Ferro de D. Pedro II e declara que nelle não figuram aquelles que servem por salario ou cujas nomeações são feitas pela Directoria da referida Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 54 — Rio de Janeiro, 21 de março de 1866.

Transmitto a V. Mee. por cópia para sua intelligencia e devida execução o Decreto n. 3.627 de 16 do corrente que fixa o pessoal e marca os vencimentos dos actuaes empregados da Estrada

de Ferro de D. Pedro II, e previno a V. Mee. de que a tabela anexa representando o pessoal actualmente necessario — não menciona aquelles que servem por salario, ou cujas nomeações devam ser feitas directamente por essa Directoria conforme as necessidades do serviço.

Deus Guarde a V. Mee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 67 — DE 5 DE ABRIL DE 1866

Nomeia uma commissão para dar parecer sobre os trabalhos technicos para o prolongamento da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, de Jundiaby a Campinas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 67 — Rio de Janeiro, 5 de abril de 1866.

Tendo resolvido nomear uma commissão composta de V. Mee. e dos Engenheiros Antonio Maria de Oliveira Bulhões, e W. I. Ellison, para examinar e interpor parecer circumstanciado sobre os trabalhos technicos que foram presentes a este Ministerio, relativos ao prolongamento da Estrada de Ferro de S. Paulo, desde Jundiaby até Campinas — transmitto a V. Mee. os mesmos trabalhos, prevenindo-o de que se a commissão para o bom desempenho de seu trabalho tiver necessidade de alguns auxiliares, o Governo promptamente os prestará. Por ultimo declaro a V. Mee. que se forem precisos novos exames locais, para esclarecimento de algum ponto obscuro das questões relativas ao mesmo prolongamento, deve a Commissão formular em quesitos suas duvidas com o devido desenvolvimento e clareza — afim de que possam ser exigidos do Engenheiro-Chefe da Companhia.

O Governo Imperial espera que V. Mee. dará conta desta commissão com a precisa urgência, e o zelo com que costuma.

Deus Guarde a V. Mee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Bento José Riheiro Sobragy.

DECRETO N. 3641 — DE 27 DE ABRIL DE 1866

Concede privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para construcção de um ramal de estrada de ferro partindo da cidade de Valença, na provincia do Rio de Janeiro, a entronoar na estrada de ferro de D. Pedro II, na margem do rio Parahyba.

Havendo-me representado varios cidadãos residentes na provincia do Rio de Janeiro acerca da utilidade da construcção de um

ramal de estrada de ferro, que partindo da cidade de Valença, na mesma provincia, vá entroncar-se na estrada de ferro D. Pedro II, a margem do Rio Parahyba, e pedindo para a companhia, que houver de realisar a referida estrada privilegio exclusivo por espaço de 90 annos, e desejando promover quanto fôr possível em beneficio da agricultura e do commercio da mesma provincia os meios de mais facil communicação entre os pontos referidos, hei por bem, de conformidade com o art. 2º da Lei n. 641 de 26 de junho de 1852, e minha imperial resolução de 9 de março proximo passado, conceder privilegio exclusivo pelo referido tempo de 90 annos á companhia que os referidos cidadãos organisarem para construcção do dito ramal da estrada, mediante as condições que com este baixam assignadas por Antonio Francisco de Paula Souza, 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, 27 de abril de 1866. 45º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Condições a que se refere o decreto desta data

1º. O Governo Imperial concede privilegio exclusivo pelo prazo de 90 annos á companhia que se organisar com o fim de construir um ramal de estrada, de ferro, que partindo da cidade de Valença, na provincia do Rio de Janeiro, vá entroncar-se na estrada de ferro de D. Pedro II, na margem do rio Parahyba, pelo systema de *trem-road*, cuja força motriz seja o vapor.

Se no prazo de um anno, contado desta data, não incorporar-se a companhia com o predito fim, ficará de nenhum effeito o presente decreto.

2º. A planta e planos da linha ferrea, bem como das estações, armazens e mais dependencias deverão ser apresentados á approvação do Governo dentro dos primeiros seis mezes contados da data da incorporação da companhia, sob pena de quatro contos de réis de multa: se até o fim do segundo semestre de sua incorporação a companhia ainda não apresentar-as á approvação do Governo, perderá o direito á concessão, além de mais quatro contos de réis de multa.

3º. A construcção da linha, estações ou armazens deverá começar dentro de seis mezes, contados da data da approvação dos planos da companhia, e findar dentro do prazo de dous annos, contados do dia em que começou a construcção, sob pena de dez contos de réis de multa. Se no fim de mais seis mezes, ainda não estiverem concluidas todas as obras, poderá o Governo impôr-lhe o dobro da multa antecedente, e cessação da concessão, salvo força maior, comprovada documentalmente e apreciada pelo governo.

4º. A companhia incorrerá na multa de quatro contos de réis, que lhe será imposta pelo Governo geral quando e todas as vezes que não possuir a linha o trem rodante necessario, e marcará o prazo de quatro mezes, para dentro d'elle satisfazer a companhia esta condição.

5ª. A companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar no serviço de suas obras senão pessoas livres.

6ª. A tarifa de preços dos transportes e mercadorias e passageiros pelo ramal será feita de accordo com o Governo, e revista e modificada da mesma forma de dous em dous annos, não podendo estes exceder os preços maximos cobrados nas estradas de ferro subvencionadas.

7ª. A zona privilegiada do ramal será de duas leguas para cada lado, ficando salvo á estrada de D. Pedro II o direito de atravessar-a ou cruzar-a nos pontos em que o Governo Imperial julgar conveniente.

8ª. A companhia fica sujeita ás disposições fiscaes e regulamentares do regulamento de 26 de abril de 1857, na parte que lhe fór applicavel.

9ª. A companhia terá o direito de desapropriar os terrenos e materiaes precisos para as obras, na forma das leis em vigor, assim como o de servir-se das estradas actuaes para assentamento de seus trilhos, comtanto que não interrompa o transitto publico, e ponha-se de accordo com as autoridades provinciaes ou municipaes respectivas.

10ª. A companhia gozará de todos os favores outorgados ás estradas de ferro, cujos capitaes são garantidos em seus respectivos contractos na parte que lhe fór applicavel, e não depender de resolução do Poder Legislativo.

Outrosim concederá ao Governo o direito de passagem a uma ou duas pessoas incumbidas da conducção de mala ou malas do Correio, se gratuitamente e sob sua responsabilidade não quizer fazer este serviço.

11ª. Fica positivamente declarado que a companhia do ramal de Valença não tem nem terá em tempo algum direito a reclamar a garantia de juros sobre o capital empregado em suas obras, bem como prestação ou subvenção ou outro qualquer favor pecuniario ou não do Estado, além daquelles expressamente aqui referidos. A approvação das plantas e planos por parte do Governo não importa comparticipação ou responsabilidade alguma, mas unicamente o exercicio do direito de fiscalisação indispensavel para garantia dos transeuntes e suas propriedades.

12ª. A companhia, além das condições do presente decreto, fica sujeita áquellas que o presidente da provincia julgar indispensaveis para garantia e segurança das vidas e propriedades dos quaes se utilisarem da estrada.

Palacio do Rio de Janeiro, 27 de abril de 1866. — Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

AVISO N. 22 — DE 27 DE ABRIL DE 1866

Determina a construcção de cercas vivas na Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 27 de abril de 1866.

Tenho presente o officio de V. Ex. com data de 19 do cor-

rente, acompanhando o relatório do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia relativo ao mez de Março proximo findo, e constando desse relatório que, na 1ª secção continua ainda a cerca viva a estar aberta em varios lugares pelos quaes penetram animaes no recinto da linha, contribuindo em parte para isso os tropeiros, recommendo a V. Ex. que mande publicar as disposições do Regulamento n. 1.930 de 28 de abril de 1857 — Art. 27 paragraphos 1º, 2º e 5º e tornal-as effectivas afim de evitar os damnos causados á Estrada de Ferro.

Outrosim, chamo a attenção de V. Ex. para o facto de continuarem os empreiteiros a não empregar lastro conveniente, o que tem grande influencia sobre as despezas da conservação da linha. Finalmente, quanto ao pagamento da quantia de libras 30.000, em virtude de um contracto supplementar ulterior, cumpre que o respectivo Engenheiro Fiscal tenha conhecimento de tal contracto e seja este Ministerio esclarecido a respeito.

Deus Guar'le a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 69 — DE 18 DE MAIO DE 1866

Declara que as nomeações de machinistas da Estrada de Ferro de D. Pedro II devem ser feitas pelo Director da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 69 — Rio de Janeiro, 18 de maio de 1866.

Convindo mais ao interesse publico, que as nomeações dos machinistas empregados na Estrada de Ferro de D. Pedro II sejam feitas por essa Directoria, por isso que pela natureza de suas occupações, embora percebam vencimentos superiores a 2:000\$000 — não podem estar comprehendidos na cathegoria dos lugares, que por virtude do art. 29 das Instrucções de 28 de setembro do anno passado devem ser preenchidos por Portaria deste Ministerio, assim lh'o communico para sua intelligencia, e devida execução, cumpri-do que devolva a esta Secretaria de Estado o Aviso n. 67 de 14 do corrente, que fica sem nenhum effeito.

Deus Guarde a V. Mee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 70 — DE 19 DE MAIO DE 1866

Nomeia uma comissão para estudar o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 70 — Rio de Janeiro, 19 de maio de 1866.

Communico a V. Mee. para sua intelligencia e convenientes fins que tenho nomeado nesta data para estudar o prolongamento da via ferrea de D. Pedro II uma comissão composta dos Engenheiros John Whetaker, Ricardo Hayden e Robert Haberlan. Ao primeiro, como chefe da comissão fica marcado o vencimento annual de 6.000\$000 e aos ultimos o de 4.800\$000. Brevemente darei ao chefe da comissão as instrucções necessarias para o bom desempenho dos trabalhos;—o que tudo V. Mee. lhe fará constar, bem como aos outros Engenheiros nomeados.

Deus Guarde a V. Mee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 26 — DE 28 DE MAIO DE 1866

Autorisa a mudança da estação de Jundiahy, da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 26 — Rio de Janeiro, 28 de maio de 1866.

Com o officio de V. Ex. de 28 de abril ultimo sob o n. 39 me foi presente a representação da Camara Municipal da Cidade de Jundiahy, que versa sobre o prolongamento da via ferrea dessa Provincia, e mudança da estação terminal para as proximidades da mesma Cidade, e á vista das considerações da mesma Camara, e do que a este respeito informa o Engenheiro Fiscal — não duvida o Governo Imperial deferir o seu pedido, comtanto que a Companhia para esse pequeno prolongamento da Estrada não exija augmento de capital garantido:—o que lhe communico para seu governo.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 78 — DE 5 DE JUNHO DE 1866

Remette á commissão nomeada para dar parecer sobre os trabalhos technicos da Estrada de Jundiahy a Campinas o relatorio apresentado pelo Engenheiro Fox.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 78 — Rio de Janeiro, 5 de junho de 1866.

Em additamento ao Aviso deste Ministerio de 19 do proximo passado, transmitto a V. Mee. a informação prestada pelo Engenheiro Fox sobre o prolongamento da Estrada de Ferro da Provincia de S. Paulo, afim de que a considere a commissão nomeada por este Ministerio, quando der parecer sobre os trabalhos technicos relativos ao mesmo prolongamento.

Deus Guarde a V. Mee.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Dr. Bento José Ribeiro Sobragy.

AVISO N. 30 — DE 13 DE JUNHO DE 1866

Não tendo a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy concordado com a mudança da estação de Jundiahy, fica prejudicado o objecto do aviso n. 26, de 28 de maio ultimo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 30 — Rio de Janeiro, 13 de junho de 1866.

Não tendo a Superintendencia da Companhia da Estrada de Ferro dessa Provincia accedido á proposta da Camara Municipal de Jundiahy, para o prolongamento da linha e mudança da estação terminal — á vista das razões ponderadas no officio que acompanha o de V. Ex. de 9 do corrente — fica prejudicado este objecto, para o effeito de cumprir a Companhia suas estipulações e contractos.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1292 — DE 15 DE JUNHO DE 1866

Determina que a Lei n. 1245 de 28 de junho de 1865, decretada para o exercicio de 1865 a 1866, continue em vigor no anno financeiro de 1866 a 1867, enquanto não fór promulgada a Lei do Orçamento deste exercicio.

Hei por bem Sancionar e Mandar que se execute a Resolução seguinte da Assembléa Geral:

Art. 1º. A Lei n. 1245 de 28 de junho de 1865, decretada para o exercicio de 1865 a 1866, continuará em vigor no anno financeiro

de 1866 a 1867, enquanto não fôr promulgada a Lei do Orçamento deste exercício; considerando-se como parte daquella Lei as despesas que tiverem sido creadas depois de sua data pelo Poder Legislativo, e ficando outrosim o Governo autorisado para pagal-as, não obstante a clausula do art. 14 da Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862.

Art. 2º. Ficam revogadas as disposições em contrario.
João da Silva Carrão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em quinze de junho de mil oitocentos sessenta e seis, quadragésimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João da Silva Carrão.

AVISO N. 9 — DE 27 DE JUNHO DE 1866

Pede ao Presidente de Minas Geraes todo auxilio para o bom desempenho de commissão nomeada pelo aviso n. 70 de 19 de maio ultimo para os estudos do prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 9 — Rio de Janeiro, 27 de junho de 1866.

Communicando a V. Ex. que em data de 19 de maio proximo findo foram nomeados para a commissão que tem de estudar o prolongamento da via ferrea de D. Pedro II, em demanda do Rio de S. Francisco, os Engenheiros John Whelaker, Ricardo Hayden e Robert Haberhan; recommendo-lhe que facilite, nessa Provincia, os esclarecimentos que reclamarem os mesmos engenheiros, prestando-lhes os auxilios que forem necessarios para o bom desempenho da commissão que o Governo Imperial lhes confiou.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de Minas Geraes.

AVISO N. 33 — DE 30 DE JUNHO DE 1866

Declara que o Governo Imperial não pode receber a Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy enquanto não forem executadas as obras addicionaes necessarias á segurança do trafego.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 33 — Rio de Janeiro, 30 de junho de 1866.

Os empresarios da Estrada de Ferro dessa Provincia declaram em officio de 30 de maio ultimo, que a dita Estrada se acha em

condições de ser inaugurada no 1º de julho proximo, mas á vista das informações ministradas pelo respectivo Engenheiro Fiscal, nas quaes se acham descritas as reparações e obras additionaes de que carece a via ferrea construida, o Governo Imperial considerando indispensaveis e a Companhia no indeclinavel dever de realisal-as nos termos precisos dos contractos existentes, não aceita a Estrada, cumprindo que V. Ex. faça sentir isso ao Superintendente, o qual deve convencer-se que apesar da conveniencia da prompta conclusão das obras, para que quanto antes seja aberta ao tráfico, contudo não prescinde do direito que tem de exigir a fiel execução das condições do contracto, e não está disposto por uma justa impaciência, mas por ventura prejudicial a prescindir da satisfação de exigências justissimas que até aqui não tem sido attendidas apesar de suas constantes reclamações para Londres, e que renovará agora.

E porque o Governo Imperial está na firme resolução de cumprir fielmente os contractos, para elles chama a particular attenção de V. Ex., cumprindo que louve o Engenheiro Fiscal pela pericia, zelo e energia que mostrou nesta questão, e recomiendo a V. Ex. a conveniencia de fazer publico para conhecimento dos interessados a improcedencia dos annuncios do preço e horas da partida dos trens e que seu silencio não significa annuencia.

Deus Guarde a V. Ex.

Dr. Antonio Francisco de Paula Souza.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 290 -- DE 7 DE AGOSTO DE 1866

Permitte o movimento de fundos á Directoria da Estrada de Ferro de Dora Pedro II, não obstante ser isso da exclusiva competencia do Thesouro.

MINISTERIO DO NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro.
7 de agosto de 1866.

Ilm. e Exm. Sr. — Communico a V. Ex., em resposta ao Aviso n. 349 do Ministerio a seu cargo de 16 de julho findo, que o movimento de fundos é da privativa competencia do Thesouro, e bem assim das thesourarias com autorisação deste; entretanto, tem-se tolerado essa pratica em outras repartições não subordinadas ao Thesouro, e por consequente com muito maior razão o poderá fazer a Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II, que tem encargos de prompta solução.

Deus Guarde a V. Ex. — *Zacarias de Góes e Vasconcellos.* --
Sr. Manoel Pinto de Souza Dantas.

AVISO N. 121 — DE 13 DE AGOSTO DE 1866

Autoriza o Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II a fazer movimentos de fundos para occorrer a encargos de prompta solução.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 121 — Rio de Janeiro, 13 de agosto de 1866.

Declaro a Vm. em solução ao seu officio de 12 do mez proximo findo e segundo informou-me o Sr. Ministro da Fazenda em Aviso de 7, que o movimento de fundos é da privativa competencia do Thesouro, e bem assim das Thesourarias, com autorisação deste; entretanto tem-se tolerado essa pratica em outras repartições não subordinadas ao Thesouro e por conseguinte com muito maior razão o poderá fazer a Directoria dessa Estrada de Ferro, que tem encargos de prompta solução, como os de que trata o mencionado officio.

Deus Guarde a Vm. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.* — Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 3 — DE 20 DE AGOSTO DE 1866

Dá preferencia ao projecto apresentado pelos Engenheiros Zozimo Barroso e John James Foster para a construcção do porto de Mucuripe e da Estrada de Ferro que deve ligal-o a Fortaleza.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 20 de agosto de 1866.

Communico a V. Ex. que S. M. o Imperador Houve por bem por sua Imperial Resolução de 17 do corrente conformar-se com o parecer em consulta da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado dando preferencia ao projecto offerecido por Zozimo Barroso e John James Foster para a construcção de um porto na enseada do Mucuripe da Provincia do Ceará e do Caminho de Ferro necessario para ligal-o á Capital da Provincia.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia do Ceará.

DECRETO N. 3689 — DE 24 DE AGOSTO DE 1866

Concede a Zozimo Barroso e John James Foster privilegio exclusivo pelo tempo de 50 annos para construcção de um porto na enseada do Mucuripe da Provincia do Ceará e de uma estrada ligando-o á Capital da mesma Provincia.

Havendo-me representado os Engenheiros Zozimo Barroso e John James Foster acerca da utilidade de um porto de desembarque na enseada do Mucuripe da Provincia do Ceará, e de uma estrada

de ferro ligando-o á Capital da mesma Provincia, pedindo para incorporação de uma companhia, que realice as referidas obras, o privilegio pelo tempo de noventa annos, e desejando promover quanto fôr possível em beneficio da agricultura e do commercio da mesma Provincia, os meios de mais facil communicação: Hei por bem, de conformidade com a Minha Imperial Resolução de dezeseite do corrente, tomada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado de 4 de junho ultimo, conceder privilegio exclusivo pelo tempo de cincoenta annos á Companhia que os ditos Engenheiros organisarem para construcção de um porto de desembarque na enseada do Mucuripe na Provincia do Ceará, e de uma estrada de ferro necessaria para ligal-o á capital da mesma Provincia, mediante as condições que com este baixam, ficando esta concessão dependente da approvação da Assembléa Geral Legislativa.

Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 aos vinte quatro de agosto de mil oitocentos sessenta e seis, quadragesimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Condições a que se refere o Decreto desta data.

1ª

O Governo Imperial concede á Companhia, que fôr organizada pelos Engenheiros Zozimo Barroso e John James Foster, o privilegio exclusivo pelo prazo de cincoenta annos para construcção de um porto de desembarque na enseada do Mucuripe na Provincia do Ceará, e de uma estrada de ferro ligando o mesmo porto com a Cidade de Fortaleza.

2ª

Durante o tempo do privilegio não poderá o Governo Imperial conceder privilegios para emprezas desta ordem, dentro da zona de quatro leguas ao longo da costa, a partir do novo porto, tanto de um como de outro lado. Esta prohibição não comprehende a construcção de outras estradas de ferro que, partindo da Cidade de Fortaleza, sigam direcções diversas, comtanto que dentro dos limites privilegiados não possam receber, nem desembarcar passageiros ou mercadorias.

3ª

A incorporação da Companhia deverá verificar-se dentro de dous annos, contados da data desta concessão sob pena de caducar a concessão.

4ª

O Governo concede á Companhia todo o terreno de dominio público que fôr necessario para leito da estrada de ferro, estações,

armazens e mais obras adjacentes, salvo indemnisação na forma das leis em vigor no tocante aos terrenos do dominio particular que forem necessarios.

5°

A proporção do augmento de movimento do porto, a Companhia dará ás suas obras o necessario desenvolvimento, afim de que o serviço seja sempre feito com segurança e commodidade.

6°

A Companhia construirá duas estações com as necessarias accommodações para o serviço de passageiros e mercadorias, uma em Mucuripe e outra na Capital, contigua á Alfandega, e uma estrada de ferro com desvios (sidings), wagons, carros, officinas de reparações, tanques, etc., precisos para uma boa marcha de serviço e conforme o approved pelo Governo.

7°

O Governo concede á Companhia isenção de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, e nos dez annos que a elle se seguirem, sobre os trilhos, machinas, carros, instrumentos e mais objectos destinados á construcção e custeio da estrada de ferro. O gozo destes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes para evitar qualquer abuso.

8°

A Companhia fica obrigada a construir um trapiche ou cães, para as operações do embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, assim como a construir armazens, alpendres para o serviço da Alfandega, para deposito de mercadorias que tiverem de ser reembarcadas, e deposito de generos de exportação da Provincia, sendo todas estas obras feitas com as necessarias garantias de solidez e segurança.

9°

As plantas das construcções a executar-se actualmente e daquellas que forem necessarias para o futuro serão submettidas á approvação do Governo seis mezes antes de começarem os trabalhos.

10

A estrada de ferro será fechada de ambos os lados do seu leito por uma cerca com o fim de garantir a segurança publica, e se regulará pelos regulamentos de policia das estradas de ferro em uso no Imperio.

11

A Companhia estabelecerá ao longo da estrada de ferro uma linha telegraphica munida dos aparelhos necessarios, posta em communicação com o palacio do Governo da Provincia, e a offe-

recerá á administração, reservando para si o direito de transmissão gratuita dos despachos concernentes a seu serviço.

12

Organisada a Companhia, approvados os seus estatutos, dará ella começo a seus trabalhos no prazo de seis mezes, a contar da data da approvação das plantas, em conformidade do art. 9º, e estas se considerarão approvadas, se nenhuma modificação fôr indicada pelo Governo dentro do prazo de tres mezes contados da data da apresentação, podendo neste caso a Companhia proceder á execução das mesmas plantas.

13

Dentro do prazo de tres annos improrogaveis, a contar da data da approvação das plantas, de conformidade com o artigo antecedente, a Companhia fica obrigada a concluir as obras projectadas, sob pena de caducidade do privilegio, salvo força maior provada documentalmente perante o Governo.

14

Durante o tempo do privilegio, a Companhia terá o direito de perceber os preços de transporte das mercadorias e passageiros conduzidos entre as estações terminaes, segundo uma tabella approvada pelo Governo, e organisada sob as seguintes bases: 1ª. — Para os generos de exportação e produção do paiz o maximo dos preços não excederá de quarenta réis por arroba; 2ª. — Para os generos de importação o maximo será de sessenta réis pelo mesmo peso.

15

O preço de transporte para os objectos de grande volume e pequeno peso, e para aquelles que, por sua fragilidade, valor e perigo de condução, obrigam a Companhia a maior responsabilidade, serão especificadas em tabellas espeziaes approvadas pelo Governo. As tabellas acima referidas poderão ser revistas de dous em dous annos, e modificadas de accôrdo entre a Companhia e o Governo, attendendo ao bem publico e aos interesses da empreza.

16

As malas do correio e seus conductores, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Geral ou Provincial, Alfandega e Policia, serão conduzidas gratuitamente pela empreza da Estrada de Ferro do Mucuripe.

17

A Companhia obriga-se a não possuir escravos, e a não empregar no serviço de suas obras senão pessoas livres. Os nacionaes empregados por ella gozarão da isenção do recrutamento, bem como

da dispensa do serviço da Guarda Nacional. — Só terão direito a gozar da isenção da Guarda Nacional aquelles que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os seis mezes ao Presidente da Provincia do Ceará, e assignada pelo Superintendente da Companhia ou seu representante no Ceará, não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella incluída ou contemplada a pessoa que não tiver tres mezes de effectivo serviço.

18

Se o Governo entender conveniente effectuar o resgate da concessão, poderá fazel-o em qualquer tempo, depois dos dez primeiros annos da duração do privilegio.

O preço do resgate será regulado da maneira seguinte:

§ 1º. Dez vezes a média do rendimento liquido dos cinco annos que precederem aquelle em que a desapropriação fór effectuada

§ 2º. Ser o pagamento feito em apolices da Divida Publica ao par.

19

O Governo poderá ter um Engenheiro de sua confiança encarregado da fiscalisação das obras da Companhia.

20

Terminado o prazo de 50 annos do privilegio, passarão para o Estado as obras e mais objectos pertencentes á Companhia, não se incluindo nas construcções que, na conformidade do art. 5º, tiverem sido feitas dentro dos ultimos dez annos, salvo se o Governo as resgatar naquella época ou em qualquer outra, sendo neste caso a Companhia indemnizada, como fica estabelecido.

21

Todas as questões entre o Governo e a Companhia a respeito de seus direitos e obrigações serão decididas de commum accôrdo, se, porém, não fór possivel chegar a este accôrdo, reconhecendo o Governo a vantagem de qualquer decisão, esta será dada por juizes arbitros, dos quaes um será de nomeação do Governo, outro da Companhia, e o terceiro por accôrdo de ambas as partes.

22

Fica definitivamente declarado que a Companhia não tem, nem terá em tempo algum direito á garantia de juros sobre o capital empregado nas suas obras, bem como a prestação ou subvenção, ou outro qualquer onus pecuniario ou de qualquer natureza do Estado, isto é, do Thesouro Geral ou Provincial.

Palacio do Rio de Janeiro em 24 de agosto de 1866. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.*

AVISO N. 127-A — DE 29 DE AGOSTO DE 1866

Manda que a renda da Estrada de Ferro de D. Pedro II seja recolhida ao Thesouro Nacional.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 127-A — Rio de Janeiro, 29 de agosto de 1866.

Cumpra que V. Mee. d'ora em diante faça recolher ao Thesouro a renda liquida da Estrada de Ferro de D. Pedro II, confiada á sua direcção, sendo assim executada a disposição do art. 25 das Instrucções de 28 de setembro do anno passado, ficando por este modo sem effeito o que foi determinado no Aviso expedido ao Ministerio da Fazenda em 25 de novembro de 1865 e do qual foi remettida copia a essa Directoria.

Outrosim declaro a V. Mee. que as quantias que foram julgadas necessarias para continuação das obras actuaes, deverão ser solicitadas por V. Mee. na forma prescripta pelo art. 25 das cidades Instrucções. O que hei por muito recommendado.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 137 — DE 13 DE SETEMBRO DE 1866

Approva as contas das divisões 16 e 17, comprehendido o tunnel grande, da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 137 — Rio de Janeiro, 13 de setembro de 1866.

Em additamento ao meu Aviso sob o n. 116 de 8 do mez passado declaro a V. Mee. que fica approvada a conta do empresario Jacob Humbird das Divisões 16 e 17, comprehendido o tunnel grande e autorizado a effectuar o pagamento que fôr devido ao referido empresario.

Na forma das Instrucções de 28 de setembro do anno passado, devolvo a V. Mee. os documentos que acompanharam o seu officio de 30 de julho ultimo.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 138 — DE 15 DE SETEMBRO DE 1866

Approva as contas das oito primeiras divisões da 3ª secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 138 — Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1866.

Approvo a conta corrente de Pedro Alvares de Souza Coutinho, empreiteiro das oito primeiras divisões da 3ª secção dessa Estrada e que V. Mee. remetteu com o seu officio de 5 deste mez, e autorizo-o a effectuar o pagamento do saldo a seu favor de réis 47:572\$080, devendo porém antes corrigir o engano notado pela contabilidade na sua informação constante da inclusa copia.

Devolvo a V. Mee. os documentos a que se refere o seu citado officio, na forma determinada pelo art. 13 das Instrucções de 28 de setembro do anno passado.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 38 — DE 22 DE SETEMBRO DE 1866

Manifesta a opinião do Governo Imperial sobre o prolongamento da Estrada de Ferro de S. Paulo, de Jundiahy a Campinas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 38 — Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1866.

Ao Governo Imperial foram presentes duas representações da Assembléa Legislativa dessa Provincia, ambas da mesma data de 16 de abril deste anno, relativas á necessidade do prolongamento da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy até a cidade de Campinas, e, sendo ouvida a respeito a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Estado, Sua Magestade o Imperador Houve por bem conformar-se com o seu parecer, constante da copia junta, por sua Imperial e immediata Resolução de 19 do corrente.

Por esta occasião declaro a V. Ex. que o Governo Imperial sente não permittirem as actuaes circumstancias do Thesouro a realisação dos desejos da Assembléa Provincial, tanto mais quanto reconhece, que, está nos votos da opinião publica o prolongamento das estradas de ferro do paiz, e se acha disposto a applicar a este objecto o seu maior cuidado, logo que tenha melhorado o estado financeiro do Imperio.

Finalmente, declaro a V. Ex. para que faça chegar ao conhecimento da mencionada Assembléa Provincial, que o Governo não recusaria conceder á Companhia que se organisasse para o prolongamento reclamado, os favores outorgados no Decreto n. 3.622 de 28 de fevereiro de 1866 ao Barão de Mauá e a José Ribeiro dos Santos Camargo, respeitando contudo a condição 43ª do Decreto

n.º 1.759 de 26 de abril de 1856 que prefere a Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo.

O que communico a V. Ex., para sua intelligencia e para transmittir á referida Assembléa Legislativa em solução ás suas representações.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 147 — DE 27 DE SETEMBRO DE 1866

Sobre passagens na Estrada de Ferro de D. Pedro II, por conta do Ministerio da Guerra.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 147 — Rio de Janeiro, 27 de setembro de 1866.

Communicandô a Vm. que em data de 20 do corrente o Sr. Ministro da Guerra solicitou do da Fazenda as precisas ordens para que seja indemnizado este Ministerio da quantia de réis 3:163\$991, importancia de passagens e fretes nos trens dessa Estrada de Ferro, concedidas pelo Ministerio da Guerra no 2º semestre do anno proximo passado; ordeno-lhe que não mande incluir na conta do dit. Ministerio da Guerra nenhuma despeza de passagens, sem que nos passes esteja expressa a declaração de — Serviço do Ministerio da Guerra.

Deus Guarde a Vm. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.* — Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 65 — DE 27 DE SETEMBRO DE 1866

Determina o prolongamento da Estrada de Ferro de Pernambuco até o centro commercial da cidade de Recife.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 65 — Rio de Janeiro, 27 de setembro de 1866.

Sendo do maior interesse para o Governo Imperial, para a Provincia de Pernambuco e para a Companhia da Estrada de Ferro da dita Provincia o prolongamento da via ferrea desde a estação das Cinco Pontas até o Recife, afim de que se ponha em communicação immediata com o centro commercial, cumpre que V. S. chame a attenção da Directoria daquella Companhia para semelhante objecto e no sentido de executar o referido prolongamento,

independente de garantia de juros ou de outro qualquer onus pecuniario para o Thesouro do Imperio.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado de Negocios do Brasil em Londres.

AVISO N. 151 — DE 29 DE SETEMBRO DE 1866

Approva as contas das divisões 9 a 17 da 3ª secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 151 — Rio de Janeiro, 29 de setembro de 1866.

Approvo a conta corrente do empreiteiro das divisões 9 a 17 da 3ª secção dessa Estrada de Ferro João Pereira Faro, que acompanhou o seu officio de 20 deste mez e o autoriso a effectuar o pagamento do saldo devido ao mesmo empreiteiro da quantia de 39:375\$069.

Fica respondido assim o seu dito officio, e para que possa cumprir o disposto no art. 40 das Instrucções de 28 de setembro do anno passado, devolvo-lhe os documentos a que se refere o seu citado officio.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 161 — DE 13 DE OUTUBRO DE 1866

Manda construir por administração a estação de Parahyba do Sul da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 161 — Rio de Janeiro, 13 de outubro de 1866.

A' vista do que V. Mee. informou em officio de 12 deste mez, declaro-lhe que pode mandar executar por administração a obra da construcção da Estação da Parahyba do Sul, uma vez que por este meio ha economia não só de tempo, como de dinheiro, para essa empreza.

Fica assim respondido o seu citado officio.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 47 — DE 20 DE OUTUBRO DE 1866

Da poi finda a commissão de estudos do prolongamento da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 47 — Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1866.

Tendo resolvido dar por finda a commissão de estudos do prolongamento da Estrada de Ferro dessa Provincia, da qual é Chefe o Engenheiro Newton Bennatou, assim o communico a V. Ex. para seu conhecimento, prevenindo-o de que o Engenheiro Etienne Donat, continua encarregado do exame da ponte do Jaguará. Outrossim, cumpre que o referido Engenheiro apresente sem demora o resultado dos estudos até agora feitos, o que V. Ex. exigirá para enviar a esta Secretaria d'Estado.

Fica assim respondido o officio de V. Ex. com data de 24 do mez ultimo.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Vice-Presidente da Provincia de S. Paulo.

DECRETO N. 3728 — DE 7 DE NOVEMBRO DE 1866

Abre ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito extraordinario de 2.604:416\$563, para occorrer ás despezas feitas e por fazer, durante o exercicio de 1866-1867, com a Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Convindo providenciar sobre os meios de occorrer ás despezas feitas e por fazer, durante o exercicio de 1866-1867, com a Estrada de Ferro de D. Pedro II, que hoje pertence ao Estado; Tendo ouvido o Meu Conselho de Ministros; e na conformidade do que dispõe o § 3º do art. 4º da Lei n. 589 de 9 de setembro de 1850: Hei por bem Abrir ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito extraordinario da quantia de dous mil seiscentos e quatro contos quatrocentos e dezeseis mil quinhentos e sessenta e tres réis, constante da demonstração junta, a fim de ser applicada ás referidas despezas durante aquelle exercicio; devendo este credito ser incluido na Proposta, que opportunamente será presente á Assembléa Geral Legislativa para definitiva approvação.

Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 sete de novembro de mil oitocentos sessenta e seis, quadragésimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Demonstração das despesas feitas e por fazer, durante o exercício de 1866-1867, com a Estrada de Ferro de D. Pedro II, a que se refere o Decreto desta data.

TRAFEGO

Importancia necessaria para a conservação ordinaria da linha, estações, machinas e wagons ...	218:000\$000	
Dita, idem, para reparos, reconstrucções na linha, estações, etc.	57:800\$000	
Dita, idem, para novas edificações precisas ao trafego	59:000\$000	
Dita, idem, para o trafego propriamente dito	263:390\$000	
Dita, idem, para material e objectos de consumo	295:000\$000	893:190\$000

CONSTRUCÇÃO

<i>2ª Secção:</i>		
Saldo da conta de Jacob Humbird, empreiteiro das divisões 16 e 17		301:101\$563
<i>3ª Secção:</i>		
Capital e juros e a diversos empreiteiros	155:139\$229	
Escavações, aterros e alvenarias ..	183:855\$371	
Estações e reservatorios dagua	127:000\$000	
Assentamento de trilhos e telegraphos	156:130\$300	
Cercas	80:000\$000	
Superstructura de pontes	83:888\$510	
Dormentes	129:424\$985	
Engenharia	64:493\$000	
Eventuaes	20:068\$605	1.301:101\$563

TREM RODANTE

Importancia precisa para cinco locomotivas	174:625\$000	
Dita, idem, para cem carros de cargas	140:500\$000	
Dita, idem, para quinze ditos de passageiros	60:000\$000	375:125\$000
Despesas da administração central		35:000\$000
Total		2.604:416\$563

Palacio do Rio de Janeiro, em 7 de novembro de 1866. — Manoel Pinto de Souza Dantas.

AVISO N. 183 — DE 16 DE NOVEMBRO DE 1866

Manda construir por administração a estação de Ubá da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 183 — Rio de Janeiro, 16 de novembro de 1866.

Pode V. Moe. rescindir o contracto celebrado com João Pinto Corrêa para construcção da Estação de Ubá nos termos expostos no seu officio de 9 do corrente, ficando autorizado a mandar proceder por administração as obras daquelle edificio sem perda de tempo, como propõe.

Deus Guarde a V. Moe.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 3733 — DE 17 DE NOVEMBRO DE 1866

Autorisa o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para applicar ás despesas de algumas verbas deficientes do exercicio de 1865-1866 a quantia de 634:512\$437, tiradas das sobras dos §§ 1º, 3º, 4º, 10, 11, 13 e 17, art. 8º da respectiva Lei do Orçamento.

Sendo insufficientes as quantias votadas nos §§ 14 e 15 do artigo 8º da Lei do Orçamento n. 1245, de 28 de junho de 1865, pertencente ao exercicio de 1865-1866, para as despesas com as verbas — Telegraphos e Terras Publicas e Colonisação; e Tendo ouvido o Meu Conselho de Ministros: Hei por bem, de conformidade com o art. 13 da Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862, Autorisar o Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para applicar ás referidas despesas a quantia de seiscentos e trinta e quatro contos quinhentos e doze mil quatrocentos e trinta e sete réis, que será tirada das sobras das verbas a que se referem os §§ 1º, 3º, 4º, 10, 11, 13 e 17 do mencionado artigo 8º, o que tudo se vê das duas demonstrações juntas; dando-se disto conhecimento á Assembléa Geral Legislativa, na sua proxima reunião, para ser definitivamente approvado.

Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 dezeseite de novembro de mil oitocentos sessenta e seis, quadragesimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador

Manoel Pinto de Souza Dantas.

N. 1. — Demonstração das despesas feitas durante o exercício de 1865-1866, com as verbas dos §§ 14 e 15, art. 8º da Lei do Orçamento n. 1245 de 28 de junho de 1865, a que se refere o decreto desta data.

§ 14

Telegraphos

Importancia paga e por pagar dos gastos com os telegraphos já estabelecidos, e com a nova linha electrica para o Sul, cujos trabalhos foram começados dentro do referido exercicio	689:541\$726	
Credito da Lei	116:558\$120	
<i>Deficit</i>		572:983\$606

§ 15

Terras publicas e colonisação

Dita, idem, idem, dos gastos com o serviço da colonisação, e medição, em grande escala, de terras publicas para emigrantes .	632:628\$831	
Credito da Lei	571:100\$000	
<i>Deficit</i>		61:528\$831
Total		634:512\$437

Palacio do Rio de Janeiro em 17 de novembro de 1866. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.*

N. 2. — Demonstração das quantias que de differentes paragraphos do art. 8º da Lei n. 1245 de 28 de junho de 1865, tem de ser transportadas para as verbas deficientes dos §§ 14 e 15 do mencionado art. 8º, exercicio de 1865-1866, e a que se refere o Decreto desta data.

Importancia que tem de ser deduzida nas seguintes verbas:		
De § 1º. Secretaria de Estado		20:000\$000
" " 3º. Melhoramento da Agricultura		86:000\$000
" " 4º. Descobrimto e exploração de minas ..		10:000\$000
" " 10. Garantia de juros ás estradas de ferro ..		36:512\$437
" " 11. Obras Publicas geraes e auxilio ás provincias		90:000\$000
" " 13. Limpeza e irrigação da Cidade		50:000\$000
" " 17. Subvenção ás companhias de navegação.		342:000\$000
Total		634:512\$437

Palacio do Rio de Janeiro em 17 de novembro de 1866. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.*

DECRETO N. 3743 — DE 24 DE NOVEMBRO DE 1866

Approva a tarifa de passageiros e mercadorias para a nova estação do Commercio na Estrada de Ferro de D. Pedro II

Hei por bem Approvar e Mandar que se execute a tarifa de passageiros e mercadorias para a nova estação do commercio, constante da tabella (*) que com este baixa assignada por Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 aos vinte quatro de novembro de mil oitocentos sessenta e seis, quadragésimo quinto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

AVISO N. 192 — DE 28 DE NOVEMBRO DE 1866

Designa o dia 29 de novembro do corrente para a inauguração da estação do Commercio da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 192 — Rio de Janeiro, 28 de novembro de 1866.

Sua Magestade o Imperador tendo designado o dia 29 do corrente para a abertura da Estação do Commercio na Estrada de Ferro de D. Pedro II, assim o declara a V. Mce. para seu conhecimento e em resposta ao seu officio de 23 deste mez, em que participa achar-se em estado de sua abertura ao trafego a parte dessa Estrada, em construcção entre aquella estação e a do Desengano em uma extensão de 2,2 leguas.

Deus Guarde a V. Mce.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

PORTARIA DE 12 DE DEZEMBRO DE 1866

Approva as Tarifas e Instrucções relativas ao transporte de viajantes e mercadorias e ao serviço do telegrapho electrico na Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

Sua Magestade o Imperador Ha por bem approvar provisoriamente o projecto de tarifa e instrucções para o transporte de viajantes, mercadorias e serviço do telegrapho electrico da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby na Provincia de S. Paulo, organizado pelo Engenheiro Fiscal da mesma Estrada de accordo com o respectivo Superintendente, o qual vai assignado pelo Conselheiro Director da 2ª Directoria da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Palacio do Rio de Janeiro em 12 de dezembro de 1866.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

(*) A tabella está publicada na Collecção de Leis de 1866 — pag. 357.

Tarifas e instrucções relativas ao transporte de viajantes e mercadorias, e ao serviço do telegrapho electrico na Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

CAPITULO I

TRANSPORTE DE VIAJANTES E MERCADORIAS

Art. 1º. A Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy fica autorizada a cobrar pelo transporte de viajantes e mercadorias em seus trens os preços determinados nas presentes Instrucções e nas 24 tabellas annexas numeradas de 1 a 24. (*)

A taxa adicional marcada nas tabellas de ns. 1 a 3, 5 a 12 e 15 a 24 é destinada para pagamento aos empreiteiros do premio a que tiverem direito em virtude do contracto de 7 de julho de 1862 com o Governo Imperial, e será cobrada pela Companhia do mesmo modo que a taxa ordinaria, entregando ella no dia 8 de cada mez o respectivo producto arrecadado no mez anterior aos mesmos empreiteiros, ou á pessoa por elles autorizada, e communicando ao Governo Provincial a importancia de cada somma entregue.

A cobrança dessa taxa adicional cessará logo que estiver totalmente pago o premio devido aos empreiteiros.

Art. 2º. O systema metrico introduzido no Imperio pela Lei n. 1157 de 26 de junho de 1862 será exclusivamente adoptado na Estrada de Ferro.

A tonelada metrica, cujo peso é de 1.000 kilogrammos, corresponde a 68 arrobas, 2 libras, 6 onças, 3 oitavas e 14,4 grãos do actual systema de pesos e medidas.

O kilogrammo corresponde a 2 libras, 2 onças, 6 oitavas e 60,13 grãos.

O metro cubico corresponde a 94 palmos cubicos proxima-mente.

O metro corresponde a 4 palmos e 4,36 pollegadas.

Tanto nos trens de viajantes, como nos de mercadorias as fracções de peso serão contadas por centesimos da tonelada ou por 10 kilogrammos. Assim, todo o peso comprehendido entre 0 e 10 kilogrammos será taxado como se fosse 10 kilogrammos, entre 10 e 20 kilogrammos como se fosse 20 kilogrammos, etc.

Do mesmo modo as fracções de volume serão contadas por centesimos do metro cubico ou por 10 decimetros cubicos.

As aves designadas na tabella n. 13 serão taxadas por duzia ou multiplo de duzia, ainda que o numero seja inferior a uma duzia ou a um multiplo de duzia.

Art. 3º. Haverá trens regulares de viajantes de Santos a Jundiahy, e de Jundiahy a Santos, que pagarão em todas as estações designadas na tabella n. 1, e cujo movimento será regulado de acôrdo com o Engenheiro Fiscal por parte do Governo.

Haverá tambem os trens de mercadorias que forem necessarios para o trafego da Estrada.

(*) As tabellas estão publicadas na collecção das Decisões do Governo de 1866 — Pagina 498.

A estes, quando não transportarem materias explosivas ou inflammaveis, poderá a Companhia juntar carros de viajantes e cobrir pelas passagens os preços correspondentes ás respectivas classes.

Art. 4º. Se a Companhia julgar conveniente alterar as tarifas homologadas deverá apresentar a respectiva proposta ao Governo, de cuja approvação dependerá a percepção das taxas modificadas.

Art. 5º. E' expressamente prohibido á Companhia fazer ajustes particulares com o fim de conceder a um ou a muitos remetentes qualquer redução das tarifas approvadas.

Art. 6º. O preço das passagens tanto nos trens regulares de viajantes, como nos de mercadorias, e os fretes dos objectos expedidos pelos trens de viajantes serão sempre pagos antes do embarque em qualquer estação, no acto de emissão dos bilhetes ou conhecimentos.

Os fretes dos generos remettidos pelos trens de mercadorias serão pagos nas estações de partida ou de chegada, conforme a Companhia o decidir.

Art. 7º. A Companhia é obrigada a effectuar com cuidado, exactidão e presteza, e sem favorecer a um mais do que a outro individuo, todos os transportes de qualquer natureza que lhe forem confiados, salvas as excepções declaradas nestas Instrucções.

Art. 8º. Os volumes, animaes e outras quaesquer cargas entregues á Estrada de Ferro serão inscriptas na estação de partida e na estação de chegada, em registros especiaes, á medida que forem recebidas, com menção do preço total devido pelo transporte.

As remessas serão feitas pela ordem da inscripção no registro da estação de partida, salvos os casos de preferencia a favor do Governo e os de serviço publico.

Art. 9º. A Companhia não poderá fazer directa ou indirectamente com empresas de transporte de viajantes ou de mercadorias por terra ou por agua, sob denominação ou fórma alguma, arranjos ou convenções quaesquer, salvo se fôr para esse fim expressamente autorizada pelo Governo Imperial.

Haverá sempre a mais completa igualdade entre as diversas empresas de transporte em suas relações com a Estrada de Ferro.

Art. 10. As mercadorias depositadas nas estações para serem despachadas deverão ser acompanhadas de uma nota assignada pelo remetente, na qual estejam declarados a data da entrega, o valor e a natureza da mercadoria, e os nomes e endereços do remetente e consignatario. Se as mercadorias forem das que tem de ser taxadas a peso, a mesma nota deverá declarar tambem o peso, a marca, o numero e o acondicionamento dos volumes.

Os agentes da Companhia não deverão despachar mercadoria alguma sem ter verificado a exactidão dessa nota.

Art. 11. A Companhia poderá recusar a expedição de qualquer carga nos seguintes casos:

- 1º. Se o genero estiver tão mal acondicionado, que haja probabilidade de não chegar ao seu destino sem perda ou sem avaria;
- 2º. Se reconhecer-se no acto da entrega que já está deteriorado;
- 3º. Se verificar-se que o peso é inferior ao indicado na nota, ou que a marca e numero declarados são inexactos;

4°. Se faltarem alguns volumes.

Entretanto, o remetente poderá reparar os defeitos da carga, e neste caso a Companhia fará a remessa, substituindo-se por outra a nota apresentada, se fôr necessario.

Art. 12. Enquanto a carga não fôr reparada, ou retirada se o remetente não quizer mais envial-a, poderá ficar provisoriamente na estação sem responsabilidade por parte da Companhia.

Art. 13. A Companhia poderá igualmente expedir a carga no estado em que fôr entregue, dando o remetente ao agente da estação uma nota assignada, na qual declare os defeitos da mesma carga, e allieve a Companhia da responsabilidade das avarias.

Art. 14. As mercadorias susceptiveis de se deteriorarem em pouco tempo serão despachadas depois de pago o frete, e a Companhia não será responsavel pelo estado em que chegarem ao seu destino.

Art. 15. Pela armazenagem das cargas que ficarem nas estações por não terem sido retiradas pelos seus respectivos consignatarios no prazo de 48 horas depois de avisados da chegada das mesmas cargas, cobrará a Companhia os seguintes direitos:

1\$500 por tonelada metrica e por dia, nos primeiros dez dias immediatos ao prazo acima marcado;

3\$000 por tonelada metrica e por dia nos dias seguintes.

Os animaes, que não forem recebidos á chegada pelos seus respectivos consignatarios, serão recolhidos em lugar conveniente por conta e risco de quem de direito.

Art. 16. Nenhuma despeza de armazenagem poderá a Companhia cobrar pela demora das cargas em suas estações antes de serem expedidas, salvo se essa demora fôr por qualquer motivo exigido pelo remetente ou consignatario.

Neste caso perceberá a Companhia 1\$500 por tonelada metrica e por cada dia que decorrer entre aquelle em que deveria ter sido effectuado o embarque e aquelle em que o fôr.

Art. 17. A Companhia não poderá exigir taxa alguma adicional por carregar, ou descarregar, ou por armazenagem, além da que fica estipulada nas presentes Instrucções.

Art. 18. Serão transportados nos trens de viajantes os seguintes objectos:

1°. Dinheiro, joias, pedras e metaes preciosos pagando meio por cento *ad valorem*.

2°. Os objectos mencionados na tabella n. 2 pelos preços constantes da mesma tabella.

3°. Os animaes de montaria pelo duplo dos preços da tabella numero 11.

4°. Os quadrupedes e aves designadas nas tabellas ns. 12, 13 e 14 pelo duplo dos preços das mesmas tabellas.

5°. Os carros de duas e quatro rodas pelo duplo dos preços das tabellas ns. 19 e 20.

Art. 19. A Companhia poderá recusar trem especial.

Se o conceder, porém, cobrará pelo menos a taxa correspondente á lotação completa de 4 carros, e mais a taxa correspondente á respectiva lotação com desconto de 20 % por cada carro que fôr preciso além daquelle numero.

Art. 20. Em cada trem de viajantes poderá a Companhia reservar um ou dous compartimentos de um carro de 1ª ou 2ª classe, ou um carro inteiro de qualquer classe para uma familia, sociedade ou grupo de pessoas, cobrando a importancia correspondente á lotação completa dos compartimentos ou do carro reservado. Em nenhum caso, porém, o numero dos lugares reservados poderá exceder a 1/5 do numero total dos lugares do trem.

As pessoas que occuparem um compartimento inteiro de 1ª ou 2ª classe, ou um carro inteiro de qualquer classe, poderão levar comsigo cães sem pagamento adicional.

Art. 21. No preço do transporte de cada viajante é comprehendido o de sua bagagem, a saber: para a 1ª classe até o peso de 40 kilogrammas, não excedendo o volume a 100 decímetros cubicos; para a 2ª classe até o peso de 30 kilogrammas, não excedendo o volume a 75 decímetros cubicos; para a 3ª classe até o peso de 20 kilogrammas, não excedendo o volume a 50 decímetros cubicos. Do excedente destes pesos ou volumes a Companhia cobrará os respectivos fretes.

Cada passageiro não poderá levar comsigo, no carro em que estiver, senão pequenos volumes que não incomodem de modo algum aos outros passageiros, a juizo da pessoa encarregada da policia do trem. Estes volumes não serão considerados como bagagens.

Art. 22. Nos trens regulares de viajantes não poderá haver, além dos carros proprios para a condução de pessoas, senão os vehiculos necessarios para o transporte dos objectos indicados no art. 19 e seus paragraphos.

Art. 23. A Companhia poderá conceder aos viajantes de 1ª e 2ª classe, entre pontos certos, bilhetes de ida e volta com valor por 48 horas, abatendo 25 % da importancia total das duas passagens nos bilhetes de 1ª classe, e 20 % nos de 2ª classe.

Poderá igualmente conceder bilhetes de 1ª e 2ª classe que deem direito de ida e volta diariamente, entre pontos certos, por 1, 3, 6 ou 12 mezes.

Os preços destes bilhetes serão:

Para um mez o valor integral de uma ida e vinda cada dia multiplicado pelo numero de dias do mez (incluidos ou não os domingos e dias santos á vontade do comprador) com o desconto de 20 % para a 1ª classe e 15 % para a 2ª classe;

Para tres mezes, o valor integral de uma ida e vinda cada dia multiplicado pelo numero de dias do trimestre (incluidos ou não os domingos e dias santos á vontade do comprador) com o desconto de 30 % para a 1ª classe e 25 % para a 2ª classe;

Para seis mezes, o valor integral de uma ida e vinda cada dia multiplicado pelo numero de dias do semestre (incluidos ou não os domingos e dias santos á vontade do comprador) com o desconto de 40 % para a 1ª classe, e 35 % para a 2ª classe;

Para 12 mezes o valor integral de uma ida e vinda cada dia multiplicado pelo numero de dias do anno (incluidos ou não os domingos e dias santos á vontade do comprador), com desconto de 50 % para a 1ª classe, 45 % para a 2ª classe.

Art. 24. Os bilhetes de ida e volta a que se refere o artigo antecedente são intransferiveis.

Se algum fôr encontrado em mão de algum passageiro, que não

seja o verdadeiro possuidor, será inutilizado immediatamente, e o passageiro terá de pagar sua passagem.

Os bilhetes de ida e volta com o valor por 48 horas não darão direito ao transporte gratis de bagagem.

Art. 25. Nos carros de 1ª e 2ª classe não poderá entrar pessoa descalça.

Art. 26. As crianças menores de 3 annos, sendo conduzidas ao collo das pessoas que as acompanharem, terão passagem gratis.

As de mais de tres até menos de 12 annos pagarão meia passagem e terão direito a um lugar separado; mas em um mesmo compartimento dous menores não poderão occupar senão o lugar de um viajante, salvo se um delles houver pago passagem inteira.

Os menores que pagarem meia passagem terão direito ao transporte gratis de sua bagagem até metade do que corresponde a uma passagem inteira.

Art. 27. Os animaes de montaria transportados nos trens de viajantes não poderão ser embarcados ou desembarcados senão nas tres estações principais de Santos, S. Paulo e Jundiahy.

Art. 28. As massas indivisas que pesarem de 200 a 300 kilogrammos, ou cujo volume fôr de 1 até 1 ½ metro cubico, serão sujeitas a uma taxa adicional de 30 % da ordinaria, as que pesarem mais de 300 kilogrammos até 500 kilogrammos, ou cujo volume fôr superior a 1 1/2 até 2 metros cubicos, serão sujeitas a uma taxa adicional de 40 % da ordinaria; as que pesarem mais de 500 kilogrammos até 1 tonelada metrica, ou cujo volume fôr superior a 2 até 3 metros cubicos, serão sujeitas a uma taxa adicional de 50 % da ordinaria. As de peso excedente a 1 tonelada metrica ou de volume excedente a 3 metros cubicos poderão ser recusadas, ou serão sujeitas a uma taxa convencional entre a Companhia e o remettente se forem transportadas.

Neste caso, porém, a Companhia ficará obrigada a conceder as mesmas facilidades a todos os que depois o requererem.

A taxa ordinaria mencionada neste artigo comprehende nas tabellas de ns. 1 a 3, 5 a 12 e 15 a 24 a taxa adicional para os empreiteiros.

Art. 29. Serão igualmente sujeitos a uma taxa convencional entre a Companhia e o remettente os animaes perigosos, e aquelles cujo valor declarado fôr superior a um conto de réis.

Art. 30. Os fardos de algodão que por cada 100 decimetros cubicos pesarem menos de 23 kilogrammos serão sujeitos a uma taxa adicional de 30 % da ordinaria.

Art. 31. A Companhia poderá conceder a um remettente o uso exclusivo de um ou mais carros em um trem de mercadorias, cobrando, segundo os preços da tabella n. 10, o frete correspondente a 6 ½ toneladas para os carros fechados e a 3 ¼ toneladas para os carros abertos.

Art. 32. As plantas em cestas, vasos ou caixões, as gaiolas de passaros, e as barricas vacias serão sujeitas aos preços de transporte da tabella n. 7 e mais a uma taxa adicional de 30 a 50 % dos mesmos preços, conforme o espaço que occuparem no carro.

Art. 33. Os volumes que contiverem juntamente objectos sujeitos a preços de tabellas diversas serão taxados segundo as ta-

belhas correspondentes áquelles desses objectos que tiverem de pagar maior frete.

Art. 34. O objectos comprehendidos nas tabellas ns. 2, 4, 5, 13 e 14 poderão ser descarregados na estação Braz, mas não serão ahi recebidos a despacho.

Art. 35. Os transportes das materias inflammaveis ou explosivas se farão sómente duas vezes por semana, e em trens exclusivamente de mercadorias.

Se algumas dessas materias forem incluídas em quaesquer volumes contendo outros generos, e não forem manifestados, serão esses volumes apprehendidos, e será vendido todo o conteúdo, entregando-se á parte sómente metade do producto, ficando a outra metade pertencente á Companhia.

Art. 36. As mercadorias taxadas segundo os preços das tabellas ns. 15, 16, 17 e 18 devem ser annunciadas no dia anterior ao do despacho.

A carga será feita pelos remetentes, e a descarga pelos consignatarios, ou á custa destes pela Companhia, se dentro de 24 horas, depois de avisadas, não a effectuarem elles. Pela descarga, que neste caso fizer, cobrará a Companhia 1\$000 por carro.

Essas mercadorias não serão recolhidas debaixo de coberta, e pelo tempo que ficarem no pateo da estação não cobrará a Companhia armazenagem e não terá responsabilidade.

Art. 37. As madeiras taxadas segundo os preços da tabella numero 15 serão transportadas sem demora quando completarem a lotação dos carros proprios para esse transporte, ou, quando não completando, pagar o remetente o valor da lotação dos mesmos carros.

No caso contrario as madeiras poderão ser demoradas até que haja outras para encher os carros.

Art. 38. A Companhia poderá recusar, por affluencia de mercadorias taxadas a peso, as cargas sujeitas aos preços de transporte das tabellas ns. 15, 16, 17 e 18.

Art. 39. Os objectos designados nas tabellas ns. 15, 16, 17 e 18, poderão ser tambem carregados na raiz ou no alto da serra, ou em qualquer dos patamares dos planos inclinados, sendo pagos os fretes nas estações onde forem descarregados.

Os preços de transporte neste caso serão regulados conforme as distancias e proporcionados aos das referidas tabellas.

Art. 40. Os animaes, generos e outros objectos não designados na tarifa serão taxados segundo as tabellas feitas para aquelles com as quaes tiverem mais analogia.

As assimilações serão reguladas pelos agentes da Companhia, mas haverá recurso para o Governo Provincial, e a Companhia restituirá ao remetente o excesso do frete cobrado, se assim o decidir o mesmo Governo.

Art. 41. Deverá ficar annexo a estas instruccões, para completar-as, um extracto do Regulamento que baixou com o Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857, contendo sobretudo os arts. 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 61, 62, 63, 64, 65, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 77, 78, 79, 82, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 99, 101, 102, 104, 110, 114, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 135 e 154, que se referem ao trafego das Estradas de Ferro.

Art. 42. Deverão também ficar annexas ás presentes instrucções a 12ª, 13ª, 14ª e 15ª das condições que baixaram com o Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856 para a construcção, uso e custeio desta Estrada de Ferro.

CAPITULO II

SERVIÇO DO TELEGRAPHO ELECTRICO

Art. 43. A Companhia fica autorizada a cobrar pelo serviço que o telegrapho electrico por ella estabelecido prestar aos particulares, as seguintes taxas:

Transmissão de um telegramma de 1 a 15 palavras de Santos, Cubatão, Rio Grande ou S. Bernardo para S. Paulo, ou para alguma outra daquellas mesmas estações, 1\$500 e para Jundiahy ou outra estação da 3ª secção, 2\$000.

De S. Paulo para qualquer outra estação, 1\$500 réis, de Agua-Branca, Pirús, Belém ou Jundiahy para S. Paulo ou para outra estação da 3ª secção, 1\$500, e para S. Bernardo, Rio Grande, Cubatão ou Santos, 2\$000.

Quando o telegramma tiver mais de 15 palavras essas taxas serão augmentadas de um quinto por cada série de cinco palavras ou fracção de serie excedente.

Art. 44. Os despachos, tanto do Governo Geral, como do da Provincia de S. Paulo, e os das autoridades policiaes serão sujeitos a uma taxa igual á quinta parte da que teriam de pagar os particulares nas mesmas circumstancias. Todavia, se esses despachos forem transmittidos e recebidos por empregados do Governo não cobrará a Companhia taxa alguma por elles.

Art. 45. Para o endereço do despacho são concedidas de uma a seis palavras, que não serão contadas na cobrança da taxa. As palavras excedentes de seis serão contadas e taxadas com o corpo do despacho.

O lugar de partida e a data serão transmittidos *ex-officio*.

Art. 46. Os traços de união e os signaes de pontuação não serão contados, mas os outros signaes serão taxados conforme o numero de palavras necessarias para traduzil-os.

Os numeros de 1 a 5 algarismos serão contados por uma palavra; cada algarismo excedente será contado por uma palavra.

Art. 47. O porte dos despachos ao domicilio do destinatario é gratuito. Mas quando quem expedir um telegramma quizer que se remetam cópias do despacho a muitos domicilios em um mesmo lugar de estação, pagará 500 réis de porte por cada cópia menos uma.

Até uma distancia de 3 kilometros da estação, os despachos serão levados á casa do destinatario por expressos, além daquelle limite serão expedidos, pelo correio.

Art. 48. Quem expedir um telegramma poderá exigir, pagando taxa dupla, que seja repetido, para verificação, pelo escriptorio do destino.

Se quizer sómente aviso de recepção do despacho pagará mais 10 % da taxa.

Art. 49. Se a repetição do telegramma mostrar que houve viciamento na transmissão não terá lugar o pagamento da taxa dupla.

Art. 50. O agente da estação poderá exigir, se o julgar conveniente, que a pessoa que quizer expedir um telegramma prove a sua identidade pelo testemunho de pessoas conhecidas ou pela apresentação de passaportes ou quaesquer outros documentos sufficientes.

Art. 51. Os agentes das estações deverão recusar a expedição ou a entrega dos despachos prejudiciaes á ordem publica ou offensivos á moral e bons costumes. No caso de duvida deverão dirigir-se ás autoridades policiaes do lugar que decidirão se o telegramma poderá ser ou não enviado.

Art. 52. O despacho expedido simultaneamente a mais de uma estação, será sujeito por uma á taxa simples, e por cada uma das outras a mais metade da mesma taxa.

Art. 53. A todo o despacho levado ao domicilio do destinatario deve ir junto um recibo para ser assignado pela pessoa, a quem o despacho fôr dirigido, ou por algum membro de sua familia, ou por qualquer empregado seu. Se nenhuma dessas pessoas fôr encontrada, far-se-ha menção disso no despacho, que voltará ao escriptorio de destino.

Art. 54. Se o telegramma fôr retirado depois de começada a transmissão, não se restituirá a taxa.

Art. 55. A restituição da taxa será feita quando:

1º. O despacho fôr entregue ao destinatario com demora de mais de hora e meia depois da recepção sendo levado por expresso, ou não fôr enviado pelo primeiro correio depois da recepção;

2º. O despacho fôr entregue tão alterado que não preencha o fim para que foi expedido;

3º. A autoridade do lugar de destino prohibir a entrega do despacho;

4º. Fôr necessario retardar a transmissão do despacho, salvo se a parte sujeitar-se á demora inevitavel.

Art. 56. Os despachos devem ser escriptos com tinta, em linguagem ordinaria e intelligivel, sem abreviação alguma de palavras, datados e assignados.

Os que forem dados de viva voz não serão transmittidos.

Art. 57. Todos os despachos transmittidos e recebidos serão transcriptos integralmente em um livro de registro, com menção da hora do principio e do fim da transmissão, e da taxa cobrada, da qual se passará recibo a quem expedir o telegramma.

Art. 58. A minuta do despacho será numerada, e em uma das margens se marcará a hora da entrega ao escriptorio de transmissão, e a hora de chegada ao destino ou á agencia do correio.

Estas minutas serão archivadas.

Art. 59. Os despachos serão transmittidos segundo a ordem da numeração, salvo os casos de preferencia estabelecidos no artigo 61.

Todavia, os despachos de mais de cem palavras poderão ser recusados, ou demorados para cederem a prioridade a outros mais breves, posto que entregues posteriormente.

Art. 60. Os agentes da Companhia deverão guardar fielmente o segredo dos despachos.

Art. 61. As precedencias para a expedição dos despachos serão regulados do modo seguinte:

- Em 1º lugar o serviço da Companhia nos casos urgentes em que qualquer demora poderia comprometter a segurança dos trens;
- Em 2º lugar o Governo Geral;
- Em 3º lugar o Governo Provincial;
- Em 4º lugar o serviço ordinario da Companhia;
- Em 5º lugar o serviço das autoridades;
- Em 6º lugar os particulares.

Art. 62. Por infracções de qualquer das disposições acima relativas ao serviço do telegrapho electrico serão os empregados da Companhia demittidos ou sujeitos á multa de 30\$000 a 50\$000, conforme a gravidade do caso.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 63. Tanto as presentes Instrucções e Tarifas, como os artigos do Regulamento annexo ao Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857 designados no art. 41 das mesmas Instrucções, e a 12ª, 13ª, 14ª e 15ª das condições que baixaram com o Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, deverão ser impressas e colligidas em folheto, do qual serão distribuidos exemplares por todas as estações, como determina o art. 36 do referido Regulamento.

Art. 64. Todos os empregados das estações e dos trens e os guardas de portões e das passagens de nivel usarão de um uniforme apropriado ao serviço das estradas de ferro, devendo cada classe ter um distinctivo especial. Ficam isentos desta obrigaçào os machinistas, foguistas e serventes.

Art. 65. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 12 de dezembro de 1866. — O Director, *Manoel da Cunha Galvão*.

PORTARIA — DE 24 DE DEZEMBRO DE 1866

Approva as Instrucções para o serviço do telegrapho da Estrada de Ferro da Bahia.

Sua Magestade o Imperador Ha por bem Approvar provisoriamente as Instrucções para o serviço do telegrapho electrico da Estrada de Ferro da Bahia ao Rio S. Francisco, as quaes vão assignadas pelo Conselheiro Director da 2ª Directoria desta Secretaria de Estado. Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de dezembro de 1866.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Instrucções para o serviço do telegrapho electrico da Estrada de Ferro da Bahia ao rio S. Francisco.

Art. 1º. Qualquer pessoa poderá servir-se do telegrapho electrico.

Art. 2º. O original de cada despacho deverá ser escripto legivelmente e em caracteres que osapparelhos telegraphicos possam reproduzir; não sendo admissiveis abreviaturas, nem numeros expressos por algarismos.

O endereço indicará o destinatario e a sua residencia, de maneira que não offerça duvida alguma. O expedidor soffrerá as consequencias do endereço inexacto ou incompleto.

Permittir-se-ha ao expedidor addicionar á sua assignatura qualquer legalisação que julgar conveniente.

Art. 3º. Será prohibido o uso de cifra secreta, menos ao Governo e á Administração da Estrada.

Art. 4º. Rejeitar-se-ha o telegramma que fôr contrario ás leis, offensivo da moral e dos bons costumes, ou prejudicial á segurança publica.

As estações telegraphicas não exercerão censura sobre os telegrammas officiaes.

Art. 5º. Todas as taxas, sem distincção, serão pagas pelo expedidor antes da transmissão.

Art. 6º. As taxas da tabella n. 1, serão cobradas por telegramma para qualquer distancia da linha telegraphica.

Art. 7º. Só se acceitará telegramma de mais de 100 palavras quando não prejudicar o serviço da Companhia; e neste caso o chefe da Estação respectiva fixará o preço.

Art. 8º. Para applicar-se a taxa ao numero de palavras, observarse-hão as regras seguintes:

1ª. Será comprehendido no numero de palavras sujeitas á taxa tudo que o expedidor tiver escripto no original para ser transmitido, como tambem as indicações sobre o modo de transporte, além do alcance da linha telegraphica, e a legalisação da assignatura.

2ª. Toda palavra que não tiver mais de sete syllabas, será contada por uma palavra; as mais longas, porém, serão contadas por duas.

3ª. A palavra composta, escripta como uma só, será contada como tal todas as vezes que não tiver mais de sete syllabas; se as partes componentes, porém, estiverem escriptas separadamente, contar-se-hão por outras tantas palavras ainda quando estejam ligadas por traços de união.

4ª. Todo character alphabeticamente isolado, toda palavra ou particula seguida de apostrophe, contar-se-ha como uma palavra.

5ª. Os signaes que o apparelho tiver de exprimir por palavras, contar-se-hão pelo numero dellas.

6ª. Não se contarão: os signaes de pontuação, os de paragrafo, os apostrophes, traços de união, virgulas dobradas e parenthesis; as palavras, numeros ou signaes, acrescentados pelo telegraphista a bem do serviço; a data, hora e minuto da entrada do telegramma, e a Estação da partida, se o expedidor não houver lançado estas indicações no original.

Art. 9º. Sendo um telegramma expedido simultaneamente a mais de uma Estação, pagará por uma a taxa da tabella, e por cada uma das outras mais metade da dita taxa; e se fôr a uma só Estação, porém dirigido a diversos destinatarios, pagará, além da taxa

da tabella, mais um quarto della por cada cópia suplementar que se houver de entregar.

Art. 10. As despezas de transporte feito por proprio além do alcance da linha telegraphica, serão cobradas na Estação da partida, segundo a tabella n. 2.

Art. 11. A Administração da Estrada não se obrigará a remetter despachos por proprios a mais de duas leguas das Estações Telegraphicas.

Art. 12. Qualquer expedidor terá a faculdade de pagar antecipadamente a resposta ao telegramma que apresentar, fixando a seu arbitrio o numero de palavras. Em tal caso o telegramma terá immediatamente antes da assignatura a indicação — *resposta paga de... palavras*.

Se a resposta constar de menos palavras do que as que tiverem sido pagas, o excedente da taxa será restituído com a deducção de 200 réis; se constar de mais, quem a apresentar deverá pagar a differença.

Não sendo apresentada a resposta nas 48 horas, que seguirem a da entrega do telegramma primitivo, ou se o expedidor della, por exceder o numero de palavras fixado por quem a pedisse, não quizer pagar a differença, o expedidor da pergunta poderá reclamar a taxa depositada para a resposta, com a deducção de 200 réis. Depois das primeiras 48 horas, outras tantas serão concedidas para reclamar-se a quantia depositada, que, findo este ultimo prazo, reverterá a favor da Estação da partida.

Art. 13. O expedidor poderá pedir a repetição integral de seu telegramma pela Estação do destino, afim de conferil-o; ou sómente um aviso de recepção.

Pela repetição pagará metade da taxa do telegramma, e pelo aviso 10 % da mesma taxa.

Art. 14. Só se dará segunda cópia do telegramma ao expedidor ou ao destinatario, ou a quem fôr por qualquer desses autorisado; cobrando a Estação por isto um quarto da taxa.

Art. 15. O pedido de que um telegramma já transmittido não seja enviado ao destinatario, caso seja ainda tempo, far-se-ha por novo telegramma sujeito á taxa.

A Estação nada restituirá se fôr retirado um telegramma no decurso da transmissão.

Restituir-se-ha, com 200 réis de deducção, a taxa do telegramma retirado antes de começada a expedição.

Art. 16. Restituir-se-ha integralmente a taxa:

1º. Reconhecendo-se a necessidade de retardar consideravelmente a transmissão do despacho, salvo querendo a parte sujeitar-se á demora.

2º. Não chegando o despacho ao destino, sendo a falta do serviço telegraphico.

3º. Provando-se que o despacho, ou a cópia remettida ao destinatario, foi alterada a ponto de não preencher o seu fim.

4º. Chegando á Estação do destino mais tarde do que se fosse por um trem de passageiros, ou á casa do destinatario com maior demora do que a de uma hora além do tempo necessario para

proprio percorrer a distancia á razão de meia legua por hora, salvo do segundo caso os de força maior.

Art. 17. Os despachos serão remetidos fechados aos destinatarios. No caso de ausencia delles poderão ser entregues aos membros adultos de suas familias, aos seus empregados, inquilinos, ou hospedeiros, excepto quando se declarar por escripto nos despachos que se faça a entrega ao proprio destinatario ou a algum delegado seu.

Nada restituirá a Estação não se encontrando a quem entregar o despacho.

Art. 18. A Estação do destino não podendo, por qualquer falta ao serviço telegraphico, enviar o despacho á casa do destinatario, ou quando, se não encontrar a quem entregal-o, avisará, por meio de despacho de serviço, á da partida, e esta, no primeiro caso, ao expedidor ainda que se ache ausente do escriptorio telegraphico; e no segundo, quando elle não apresentar-se ou mandar alguém.

Art. 19. Quem receber um despacho deverá passar recibo indicando a data, hora e minuto da recepção.

Art. 20. A Administração da Estrada não se responsabilizará pelos damnos resultantes da perda, alteração ou retardamento dos despachos.

Art. 21. As precedencias para expedição serão reguladas assim:

1º. Despachos da Companhia.

2º. Ditos officiaes, isto é, do Presidente da Provincia e mais autoridades.

3º. Ditos dos particulares pela ordem das entregas.

Art. 22. Os despachos de serviço do Engenheiro Fiscal do Governo e de seus Ajudantes serão considerados a todos os respeitoes como os da Companhia.

Art. 23. Só poderá ser interrompida a transmissão de um despacho para fazer-se a de outro, quando este fór de ordem superior e houver extrema urgencia em expedil-o.

Estando duas Estações em communicação, e tratando-se de despachos da mesma ordem, ellas alternadamente os transmittirão.

Art. 24. Em cada escriptorio telegraphico haverá um exemplar das presentes Instrucções, cuja leitura será franqueada a qualquer pessoa.

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 24 de dezembro de 1866. — O Director, *Manoel da Cunha Galvão*.

Tabellas fixando a taxa dos telegrammas da Estrada de Ferro da Bahia ao rio S. Francisco.

TABELLA N. 1

De 1 até 15 palavras	1\$200
De 16 a 20 »	1\$600
De 21 a 25 »	2\$000
De 26 a 30 »	2\$400
De 31 a 35 »	2\$800
De 36 a 40 »	3\$200

De 41 até 45 palavras	8\$000
De 46 a 50 »	4\$000
De 51 a 55 »	4\$400
De 56 a 60 »	4\$800
De 61 a 65 »	5\$200
De 66 a 70 »	5\$600
De 71 a 75 »	6\$000
De 76 a 80 »	6\$400
De 81 a 85 »	6\$800
De 86 a 90 »	7\$200
De 91 a 95 »	7\$600
De 96 a 100 »	8\$000

TABELLA N. 2

Até $\frac{1}{2}$ legua	500
De $\frac{1}{2}$ a 1 legua	1\$000
De 1 a $1\frac{1}{2}$ legua	1\$500
De $1\frac{1}{2}$ a 2 leguas	2\$000

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 24 de dezembro de 1866. — O Director, *Manoel da Cunha Galvão*.

1867

AVISO N. 1 — DE 3 DE JANEIRO DE 1867

Determina providencias no sentido de melhorar a situação da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 3 de janeiro de 1867.

Com o officio de 6 do mez passado transmittio-me V. Ex. o relatorio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia concernente ao trimestre que terminou em 30 de setembro ultimo, e constando do mesmo relatorio que não tem sido cumpridas as terminantes ordens dessa Presidencia de fevereiro do anno findo relativamente á abertura da Estrada do Sitio Novo a Subahuma, e á construcção de pontes em outros caminhos, que, embora já estejam abertos, de nenhuma utilidade tem sido para a via ferrea, pela falta daquellas obras d'arte; chamo para este ponto a attenção de V. Ex. E, sendo para lamentar, que essa Estrada continue em estado tão desanimador, pois apresenta no referido trimestre um deficit de 73:075\$359, recommendo a V. Ex. que, ouvindo o Engenheiro Fiscal respectivo, o Superintendente da Companhia e as pessoas que lhe pareçam mais competentes, proponha as medidas necessarias para fazer prosperar aquella via ferrea, certo de que os deficits da mesma Estrada, fazem baixar as acções da Companhia, em Londres, e acarretam a baixa das acções de outras Companhias brasileiras nesse grande mercado do mundo.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 1 — DE 14 DE JANEIRO DE 1867

Resolve sobre o pagamento do premio de £ 50.000 pela acceleração do prazo para a conclusão da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 1867.

Accusando recebido o officio de 7 do mez findo, com o qual V. Ex. transmittio-me o requerimento, que devolvo, do Barão de Mauá, pedindo que a conta do premio de 50.000 libras, a que tinham

direito Robert Sharp & Filhos e que hoje lhe pertence, pela accellerção do prazo marcado para a entrega da Estrada de Ferro dessa Provincia ao transitto publico, seja aberta em seu nome; em resposta declaro a V. Ex. que, por enquanto, nada ha que resolver a este respeito, não só porque a Estrada ainda não foi aberta, como também porque o Governo Imperial não declarou por acto algum terem ou não os empresarios direito ao premio marcado no Decreto n. 2950 de 10 de julho de 1862, o que só terá lugar depois de aberta a Estrada, e á vista de novo requerimento dos empresarios uma vez que o anterior está prejudicado por não ter a linha ferrea sido dada ao transitto publico no dia 1º de outubro ultimo. Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

PORTARIA — DE 19 DE JANEIRO DE 1867

Substitue a tabella das distancias entre as diversas estações da Estrada de Ferro de S. Paulo.

Sua Magestade o Imperador, attendendo ao que representou o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de S. Paulo, Ha por bem que a tabella (*) das distancias entre as diversas estações da mesma Estrada, approvada pela portaria de 12 do mez proximo pasado, seja substituida pela que com este baixa assignada pelo Conselheiro Director da 2ª Directoria desta Secretaria de Estado.

Palacio do Rio de Janeiro, em 19 de janeiro de 1867. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.*

AVISO S/N — DE 12 DE FEVEREIRO DE 1867

Providencia sobre a acceltação definitiva da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — S/N — Rio de Janeiro, 12 de fevereiro de 1867.

Tenho presente o officio de V. Ex. em que consulta se a abertura da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, cujas obras se acham quasi promptas, deverá ser adiada até chegar da Europa a solução relativa ao accôrdo celebrado entre o Dr. Sobragy e o Superintendente da mesma Estrada; e em resposta declaro a V. Ex., que o Governo Imperial não pretende adiar a referida abertura, uma vez que estejam executadas as obras declaradas não só no

(*) A tabella está publicada nas Decisões do Governo — pag. 33.

ajuste celebrado entre o Engenheiro Fiscal e Brenreez, como no mencionado additamento assignado pelo Dr. Sobragy e o Superintendente da Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 19 — DE 22 DE FEVEREIRO DE 1867

Autorisa a construcção da Estação de Entre Rios da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 19 — Rio de Janeiro, 22 de fevereiro de 1867.

A' vista do que V. Mee. expende em seu officio de 9 deste mez, autoriso-o a acceitar a proposta de Vicente Ferreira d'Alno e Antonio da Silva Estrella para a construcção de uma Estação em Entre-Rios, dando elles fiador idoneo e fornecendo todo o material necessario, podendo V. Mee. celebrar o contracto constante do projecto que submetteu á minha approvação, afim de que produza todos os juridicos e legaes effeitos.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 12 — DE 23 DE FEVEREIRO DE 1867

Pede informações sobre a execução do convenio de 4 de dezembro de 1868

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 23 de fevereiro de 1867

Tenho presente os officios de V. Ex. datados de 13 a 16 do corrente e fico inteirado de ter percorrido a linha ferrea dessa Provincia e autorisado o Superintendente a pô-la provisoriamente em trafego desde o dia 16, ficando a mesma Companhia sujeita ás condições a que se obrigou no convenio assignado pelo referido Superintendente a 4 de dezembro ultimo. E porque pela correspondencia que acompanhou o seu officio de 13 não se deprehenda claramente que a Estrada foi aberta, achando-se completas todas as obras constantes do accôrdo celebrado entre o Dr. Bento José Ribeiro Sobragy e Anbertin, convem que V. Ex. ministre informações a tal respeito, bem como se as obras especificadas como urgentes

pelo respectivo Engenheiro Fiscal, em seu officio ao da Companhia, tem proseguido com actividade e finalmente se o serviço da linha tem sido feito com regularidade depois da abertura da Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 14 — DE 12 DE MARÇO DE 1867

Autorisa o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy a introduzir nas tarifas as modificações que julgar necessarias.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 14 — Rio de Janeiro, 12 de março de 1867.

A vista do que me foi representado pelo Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia, autoriso a V. Ex. a approvar provisoriamente quaesquer modificações que forem julgadas precisas nas tarifas da mesma Estrada, convindo que o Engenheiro Fiscal seja autorisado, de accôrdo com o mesmo Superintendente, a fazer certas reduções nas referidas tarifas, communitando a este Ministerio o que sobre tão importante assumpto fôr resolvido.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 15 — DE 12 DE MARÇO DE 1867

Resolve sobre a applicação das taxas das tarifas da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy e sobre o premio a que tem direito os empresarios da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 15 — Rio de Janeiro, 12 de março de 1867.

Foi-me presente o officio de V. Ex. datado de 28 de fevereiro ultimo, cobrindo o do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia consultando se deve a Companhia da referida Estrada cobrar sómente a taxa ordinaria marcada nas tabellas approvadas pela Portaria de 12 de dezembro ultimo, ou tambem a taxa adicional indicada separadamente nas mesmas tabellas, em resposta declaro a V. Ex. que o Aviso n. 1 datado de 14 de janeiro ultimo decide toda a duvida. O Governo Imperial ainda não declarou por acto algum que os empresarios tem direito ao premio

e só depois desta declaração é que deverá ter lugar a arrecadação da taxa adicional.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 29 — DE 14 DE MARÇO DE 1867

Declara que a Estrada de Ferro de D. Pedro II só tem direito de derribar matas em terrenos devolutos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — 2ª Secção da 2ª Directoria — Rio de Janeiro, 14 de março de 1867.

Queixando-se o Desembargador Venancio José Lisboa do attentado praticado nas matas de sua fazenda do Machado, que é cortada pela Estrada de Ferro de D. Pedro II, declaro a Vm. que, se bem que a Estrada de Ferro tenha o direito de derribar as matas que houver em terrenos devolutos, ou arvores, não o tem contudo quando esses terrenos forem occupados por particulares, devendo para isso entender-se amigavelmente com os proprietarios que naturalmente não recusarão contribuir com o que estiver ao seu alcance para uma empresa de tanta utilidade. O que lhe communico para sua intelligencia e governo.

Deus Guarde a Vm.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 17 — DE 28 DE MARÇO DE 1867

Approva a modificação da clausula 1ª do art. 19 do accôrdo de 4 de dezembro de 1866.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 17 — Rio de Janeiro, 28 de março de 1867.

Communico a V. Ex. afim de fazer constar ao Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia que foi attendido o seu pedido sobre a modificação da 1ª clausula do art. 19 do "Accôrdo" celebrado entre o Dr. Bento José Ribeiro Sobragy e o referido Superintendente, ficando estabelecida a que se segue:

"Em caso de força maior admittido como tal pelo Engenheiro Fiscal, o Governo Imperial estenderá o periodo marcado para a conclusão das obras; servindo de base para esta concessão a informação do Engenheiro Fiscal relativa ao prazo adicional que fôr julgado necessario para a con-

clusão das obras. O prazo nunca poderá ir além do ultimo dia de dezembro do anno corrente.”
Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

DECRETO N. 3844 — DE 24 DE ABRIL DE 1867

Approva o additamento feito ao art. 20 dos Estatutos da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis.

Attendendo ao que Me requereu a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis, devidamente representada, e de conformidade com a Minha immediata Resolução de 13 do corrente mez, tomada sobre parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em Consulta de 26 do mez passado, Hei por bem Approvar o additamento feito ao art. 20 dos respectivos Estatutos, o qual ficará concebido nos seguintes termos:

Dos lucros liquidos da empresa se deduzirá a commissão da Directoria, bem como a quantia equivalente á deterioração do material e a que fór necessaria para crear um fundo de reserva: o resto dos lucros se dividirá semestralmente pelos accionistas.

O fundo de reserva poderá elevar-se até 50 por cento do capital social, continuando a ser empregado em acções da propria Companhia; attingindo, porém, áquelle maximo, cessará a accumulção e os dividendos correspondentes ás acções que a Companhia possuir, entrarão na massa geral dos lucros partiveis.

Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 vinte quatro de abril de mil oitocentos sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

DECRETO N. 3852 — DE 1º DE MAIO DE 1867

Separa da Legação Brasileira em Londres o serviço da escripturação e contabilidade da receita e despeza fóra do Imperio.

Attendendo á necessidade de separar da Legação Brasileira em Londres o serviço, ora a seu cargo, da escripturação e contabilidade da receita e despeza fóra do Imperio; Hei por bem que o referido serviço seja incumbido a um Delegado do Thesouro, nomeado por Decreto Imperial e que se regulará pelas Instrucções que expedir o Ministerio da Fazenda.

Zacarias de Góes e Vasconcellos, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secre-

tario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em o primeiro de maio de mil oitocentos sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

DECRETO N. 3855 — DE 1 DE MAIO DE 1867

Approva a Tarifa de passageiros e mercadorias para a nova Estação de Ubá na Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Hei por bem Approvar e Mandar que se execute a tarifa de passageiros e mercadorias para a nova Estação de Ubá, na Estrada de Ferro de D. Pedro II constante da tabella (*) que com este baixa, assignada por Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 primeiro de maio de mil oitocentos sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

AVISO N. 7 — DE 18 DE MAIO DE 1867

Pede ao Presidente da Provincia de Pernambuco informações sobre o prolongamento da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco ao centro commercial da cidade do Recife e sobre ramaes convergentes á mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 7 — Rio de Janeiro, 18 de maio de 1867.

Tendo este Ministerio recebido uma proposta para o prolongamento da Estrada de Ferro das Cinco Pontas ao Recife, expedio Aviso á nossa Legação em Londres fazendo vêr que, sendo do maior interesse para o Governo, para essa Provincia e para a Companhia da dita Estrada o referido prolongamento affin de que se ponha em communicação com o centro commercial, cumpria que chamasse a attenção da Directoria para semelhante objecto e no sentido de executar o referido prolongamento independente de garantia de juros ou de outro qualquer onus pecuniario para o Thesouro do Brasil, e tendo a Legação executado a ordem, a Directoria respondeu na fórma constante da cópia annexa, tudo isso foi levado ao conhecimento dessa Provincia em 12 de janeiro do corrente anno, affin de que informasse a semelhante respeito, ouvindo o Engenhei-

(*) A tabella está publicadã na Collecção de Leis — pag. 167.

ro Fiscal e o respectivo Superintendente e porque até a presente data não tenham chegado as informações exigidas e o Governo tenha muito em vista dar a este objecto uma solução prompta, convém que V. Ex. sem perda de tempo as ministre, como fôra determinado.

Outrosim chamo particularmente a attenção de V. Ex. para o pedido que fez a Directoria em Londres sobre estradas convergentes á via ferrea, objecto tambem de meu citado aviso, porquanto sendo obvia a influencia que sobre o futuro das estradas de ferro tem de exercer os ramaes, o Governo Imperial recommenda toda a sua sollicitude e actividade no sentido de se tornarem effectivas as providencias que tem dado sobre tão importante assumpto e a semelhante respeito V. Ex. informará o que se tem feito nessa Provincia.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 49 — DE 13 DE JUNHO DE 1867

Declara que nas contas da receita e custeio da Estrada de Ferro de Pernambuco não se admitta que a differença de cambio pese sobre a garantia de juros.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 49 — Rio de Janeiro, 13 de junho de 1867.

Continuando os Commissarios da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, apezar de serem glosadas pelos do Governo, a incluir nas contas as despezas provenientes de differenças de cambio, com o que nada tem o mesmo Governo, como se vê da acta de 10 de abril, convém que V. S. faça vêr á Directoria da referida Estrada que o Governo Imperial não póde admittir nas contas de receita e custeio, differenças de cambio e que neste sentido expeça as necessarias ordens aos seus agentes em Pernambuco.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado de Negocios do Brasil em Londres.

AVISO N. 33 — DE 13 DE JUNHO DE 1867

Autorisa o estabelecimento de duas estações, uma na raiz e outra no alto da Serra do Cubatão, na Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 33 — Rio de Janeiro, 13 de junho de 1867.

Achando-me de posse do officio de V. Ex. datado de 17 de

mez passado, transmittindo-me uma proposta do Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia para o estabelecimento de uma estação na raiz da Serra de Santos e outra no alto da mesma Serra, acompanhada das tabellas dos preços das passagens e fretes que devem ser cobrados nas ditas estações.

Em resposta declaro a V. Ex., vista da informação do Engenheiro Fiscal com a qual está V. Ex. de accôdo, pôde autorisar a Companhia a cobrar a taxa que propõe até que o Governo aprove a tarifa, convido que ella seja confeccionada nos termos da Portaria de 12 de dezembro do anno passado, isto é, comprehendendo duas partes, uma ordinaria e outra adicional destinada para pagamento aos empreiteiros do premio em virtude do contracto de 7 de julho de 1862 com o Governo Imperial.

Outrosim, cumpre que o Superintendente apresente ao Engenheiro Fiscal as plantas das ditas estações, as quaes depois de aprovadas poderão ser executadas.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 278 — DE 15 DE JUNHO DE 1867

Pede providencias ao Ministerio da Fazenda a fim de ser paga á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby os juros do capital garantido por ter sido a mesma Estrada aberta ao trafego em 16 de fevereiro do corrente anno.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 278 — Rio de Janeiro, 15 de junho de 1867.

Tendo sido aberta ao publico em 16 de fevereiro ultimo a Estrada de Ferro de S. Paulo, a Companhia da mesma empreza dirigio uma carta á nossa Legação em Londres, solicitando de 1º de julho proximo a quantia de 7% não só dos dous milhões de libras a que tem direito pelo Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, mas tambem do capital adicional levantado para cobrir o pagamento dos juros durante a construcção da Estrada, a que se refere o Decreto n. 2499 de 19 de outubro de 1859, e tendo autorisado nesta data a referida Legação a satisfazer nas épocas prefixas a dita garantia, embora não estejam liquidadas as contas respectivas, com a clausula porém de serem compensadas nos pagamentos futuros quaesquer differenças para mais ou para menos na conformidade da Resolução Imperial de 22 de maio de 1861, assim tenho a honra de communicar a V. Ex. rogando a expedição das precisas ordens para que á disposição do nosso Ministro, em Londres sejam postos os fundos necessarios.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcellos.

AVISO N. 52 — DE 15 DE JUNHO DE 1867

Autorisa o pagamento dos juros do capital garantido a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 52 — Rio de Janeiro, 15 de junho de 1867.

Accuso o recebimento do officio de V. S. datado de 29 de março ultimo communicando que no dia 1º de julho proximo a Compnhia solicitara do Governo o pagamento da importancia da garantia dos juros de 7% sobre o capital original de libras 2.000.000 a que tem direito pelo Decreto de 26 de abril de 1856, mas tambem do capital adicional levantado para cobrir o pagamento dos juros durante a construeção das obras.

Em resposta declaro a V. S. que nesta data expeço Aviso ao Sr. Ministro da Fazenda para que nessa Legação sejam postos os fundos necessarios afim de que possa realisar nas épocas prefixas os dividendos, embora não estejam liquidadas as contas respectivas, com a clausula porém de serem compensadas nos pagamentos futuros, quaesquer differenças para mais ou para menos, como verá da Consulta de 20 de fevereiro de 1861, resolvida em 22 de maio do mesmo anno e transmittida por cópia a essa Legação com o Aviso de 3 de junho do citado anno.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado dos Negocios do Brasil em Londres.

AVISO N. 36 — DE 21 DE JUNHO DE 1867

Resolve a questão da fixação do capital da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy e a época do pagamento dos juros garantidos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 36 — Rio de Janeiro, 21 de junho de 1867.

Sendo ouvida as Secções reunidas do Imperio e Fazenda do Conselho de Estado sobre a formação do capital despendido na Estrada de Ferro de S. Paulo que tem direito á garantia de juros, foram as mesmas do parecer exarado em consulta de 4 de dezembro de 1865, e tendo S. M. o Imperador se conformado por sua Imperial Resolução de 15 deste mez dos Conselheiros de Estado Bernardo de Souza Franco e Visconde de Sapucahy, assim o communico a V. Ex. transmittindo para seu conhecimento por cópia a dita consulta, ficando assim resolvida a questão da fixação do capital que tem direito á garantia de juros e a época do seu pagamento.

Nestes termos convém que o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia informe qual o capital despendido na Provincia com a dita Estrada de Ferro, afim de que o Governo Imperial, habilitado com os esclarecimentos precisos, possa mandar um Engenheiro de sua confiança a Londres examinar as contas das

compras feitas p[er] a Directoria e saber a totalidade dos capitães despendidos que tem direito á garantia de juros.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 38 — DE 22 DE JUNHO DE 1867

Providencia sobre a construcção de cercas da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby e sobre a applicação das tarifas da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 38 — Rio de Janeiro, 22 de junho de 1867.

Sciende do que V. Ex. me communica em seu officio de 7 deste mez sob n. 54, declaro-lhe que o Governo Imperial julgando da maior conveniencia a construcção das cercas novas na Estrada de Ferro dessa Provincia, como por varias vezes tem recommendado, chamo de novo a attenção de V. Ex. sobre este objecto.

Outrosim, não procedendo as razões expostas pelo Engenheiro Fiscal, sobre a organização da tarifa da Estrada de Ferro dessa Provincia, convém que V. Ex. incumba-o de examinar a sua exactidão, bastando que para isso se verifiquem as bases estabelecidas no artigo 32 do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, visto como as condições estabelecidas sobre o preço de transporte para os passageiros são as mesmas para a Estrada de Ferro de D. Pedro II, segundo a 2ª base do artigo 36 do Decreto n. 1599 de 9 de maio de 1855, por conseguinte se a tarifa desta Estrada satisfaz melhor as necessidades do serviço é porque está melhor preparada e pela mesma forma se proceda para com a tarifa dessa Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 39 — DE 22 DE JUNHO DE 1867

Recommendado ao Presidente da Provincia de S. Paulo e ao Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby a fiel observancia do convenio de 4 de dezembro de 1866.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 39 — Rio de Janeiro, 22 de junho de 1867.

Pelo officio de V. Ex. datado de 4 deste mez sob n. 49 fiquei sciende de ter o Barão de Mauá, cessionario dos empreiteiros da Estrada de Ferro dessa Provincia, mandado suspender a execução de todas as obras complementares que se estão fazendo para a conclusão definitiva da mesma Estrada, e que o respectivo Superin-

tendente ao mesmo tempo declarára que as ditas obras continuarão sem interrupção por parte da Companhia, que dispõe de recursos para esse fim.

Em resposta declaro-lhe que o Governo Imperial recommenda muito este negocio ao zelo de V. Ex. para que por si e pelo Engenheiro Fiscal daquella Estrada se exerça toda a vigilancia e energia no sentido de ser fielmente observado o convenio, que foi celebrado em 4 de dezembro ultimo com o referido Superintendente.

Nestes termos, fica respondido o seu citado officio e bem assim o que endereçou em 15 do corrente sobre o mesmo assumpto.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 40 — DE 26 DE JUNHO DE 1867

Proroga até 31 de dezembro do corrente anno o prazo para conclusão das obras da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 40 — Rio de Janeiro, 26 de junho de 1867.

Conformando-me com o parecer de V. Ex. sobre o pedido do Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia, para que se estenda definitivamente até o ultimo dia de dezembro do corrente anno o periodo marcado para a conclusão das obras da mesma Estrada, concedo a dita prorrogação.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1387 — DE 6 DE JULHO DE 1867

Isenta de direitos de importação todo o material importado para a construção do ramal da Estrada de Ferro de Valença á Estrada de Ferro de Dom Pedro II.

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

Art. 1º. Fica isento de direitos de importação todo o material importado para a construção do ramal da Estrada de Ferro de Valença á Estrada de Ferro de D. Pedro II.

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

Zacarias de Góes e Vasconcellos, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar!

Palacio do Rio de Janeiro aos seis de julho de mil oitocentos sessenta e sete, quadregésimo sexto da Independencia e do Imperio.
Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

Martim Francisco Ribeiro de Andrada.

AVISO N. 55 A — DE 18 DE JULHO DE 1867

Determina que as tomadas de contas das Estradas de Ferro de S. Paulo, Bahia e Pernambuco sejam feitas semestralmente.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 55 A — Rio de Janeiro, 18 de julho de 1867.

Convindo que os balanços geraes da renda e despeza das Estradas de Ferro de Pernambuco, Bahia e S. Paulo sejam feitos por exercicios financeiros do mesmo modo por que é paga a garantia de juros, é de mister que V. S. entendendo-se com as Directorias das Companhias das mesmas Estradas de Ferro, obtenha que d'ora em diante os mencionados balanços sejam organizados na forma supra citada, a fim de facilitar o exame dos mesmos, e harmonisal-os com as Leis do Orçamento.

Deus guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado de Negocios do Brasil em Londres.

AVISO N. 58 — DE 25 DE JULHO DE 1867

Firma a intelligencia da condição 3ª do Decreto n. 2499, de 29 de outubro de 1859 sobre o capital da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 58 — Rio de Janeiro, 25 de julho de 1867.

As Secções reunidas dos Negocios do Imperio e Fazenda do Conselho de Estado, consultadas sobre a intelligencia que se deve dar á condição 3ª do contracto approved pelo Decreto n. 2499 de 29 de outubro de 1859, expuzeram claramente em parecer datado de 13 de novembro de 1865, qual o capital primitivo fixado para a construcção da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, quaes as despezas que devem ser computadas no capital adicional, e desde quando tem este direito á garantia de juros; deixaram, porém, de declarar a época em que se deve realizar o pagamento destes juros; e consultadas sobre este objecto deram o parecer exarado em Consulta de 4 de dezembro de 1865, constante da cópia junta, e tendo S. M. o Imperador se Conformado com o Parecer dos Conselheiros de Estado Bernardo de Souza Franco e Visconde de Sa-

pucaly pela sua Imperial Resolução datada de 15 do mez passado, assim o communico a V. Mce. para seu conhecimento e governo. Deus Guarde a V. Mce.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado dos Negocios do Brasil em Londres.

DECRETO N. 3924 — DE 3 DE AGOSTO DE 1867

Approva as condições para a construcção de uma Estrada de Ferro pelo modo mais economico ou de um "tram-road", partindo da cidade do Rio Grande do Sul até os terrenos carboniferos do Candiota na Provincia de São Pedro.

Hei por bem, de conformidade com o paragrapho unico do art. 1º do Decreto n. 1384 de 22 de junho do corrente anno, Aprovar as condições que com este baixam para a construcção de uma Estrada de Ferro pelo modo mais economico, ou de um *tram-road*, partindo da cidade do Rio Grande do Sul até os terrenos carboniferos do Candiota entre os rios Jaguarão e Camacuam, na Provincia de S. Pedro.

Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 tres de agosto de mil oitocentos sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Condições a que se refere o Decreto desta data, com as quaes o Governo Imperial contracta com Cunha Plant & Comp., a contrução de uma estrada de ferro ou "tram-road" partindo da Cidade do Rio Grande do Sul até os terrenos carboniferos do Candiota.

1º. O Governo Imperial concede a Cunha Plant & Comp., ou á Companhia que por elles fór organizada, o privilegio exclusivo pelo prazo de noventa annos para a construcção de uma Estrada de Ferro pelo systema mais economico, ou de um *tram-road*. Esta Estrada partirá da cidade do Rio Grande, na Provincia de S. Pedro do Sul, e seguirá ao centro dos terrenos carboniferos do Candiota entre os rios Jaguarão e Camacuam.

2º. Durante o prazo de noventa annos, não poderá o Governo Imperial conceder emprezas de outras estradas de ferro dentro da zona de cinco leguas, tanto de um, como de outro lado da estrada e na mesma direcção desta, salvo se houver accôrdo com a Companhia. Esta prohibição não comprehende a construcção de outras estradas que, partindo ou não dos mesmos pontos, mas seguindo direcções diversas, possam accidentalmente approximar-se de alguns pontos da Estrada privilegiada, ou mesmo atravessal-a, com-

tanto que dentro da zona privilegiada não possam receber nem mercadorias nem passageiros, excepto no ponto de partida.

A zona privilegiada pôde ser restringida pelo Governo nas ultimas cinco leguas kilometricas, de quatro kilometros, proximas ao ponto da partida na cidade do Rio Grande, dado o caso que alguma Companhia, emprehenda outra Estrada de Ferro parallela a de que se trata, embora fóra da zona privilegiada, mas para o mesmo ponto deste privilegio.

3°. As estações da linha contractada ficam dependentes de acôrdo posterior entre o Governo e a Companhia, depois que esta houver apresentado as respectivas plantas á approvação do mesmo Governo.

4°. A Companhia terá o direito de desapropriação na fórma das leis em vigor, no tocante aos terrenos de dominio particular que forem necessarios para o leito do caminho de ferro, estações, armazens e mais obras adjacentes, e pelo Governo serão gratuitamente concedidos para o mesmo fim os terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

5°. O Governo concede á Companhia isenção de direitos de importação, dentro do prazo marcado para conclusão das obras, e nos dez annos que a elle se seguirem:

Sobre os trilhos, machinas, instrumentos, utensis e materias que se destinarem á mesma construcção, e bem como sobre os carros, locomotivos e vapores, e todos os demais objectos necessarios para os trabalhos da empresa.

O gozo destes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes para evitar qualquer abuso.

6°. A Estrada de ferro ou *tram-road* não impedirão o livre transito dos caminhos actuaes e de outro, que para a commodidade publica se abrirem, nem a Companhia terá o direito de exigir taxa pela passagem de outras estradas de qualquer natureza nos pontos de intersecção.

7°. A Companhia terá o direito de construir uma linha telegraphica em toda a extensão da Estrada, prestando ao Governo Imperial o serviço que fór exigido da mesma linha.

8°. A empresa da Estrada de Ferro do Rio Grande aos tetrenos do Candiota, ficará sujeita ao regulamento policial das Estradas de Ferro, que baixou com o Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857, salvo as alterações que forem feitas pelo Governo em attenção ás circumstancias especiaes da empresa *tram-road*.

9°. Durante o privilegio da Companhia, perceberá os preços dos transportes, das mercadorias e passageiros pela Estrada, á vista de uma tabella que será organizada pela Companhia e approvada pelo Governo, não podendo exceder os preços maximos cobrados nas Estradas de Ferro subvencionadas.

10°. A Companhia obriga-se a não possuir escravos e a não empregar no serviço de suas obras senão pessoas livres.

Os nacionaes empregados nas estradas gosarão da isenção do recrutamento, bem como da dispensa do serviço da Guarda Nacional.

11°. A Companhia fica obrigada a concluir a Estrada no prazo de cinco annos, e a começar a mineração e exportação do carvão logo que a Estrada esteja concluida.

Se a Companhia não concluir as obras contractadas do *tram-road* no prazo estipulado, pagará uma multa de 4:000\$000 por cada semestre.

Decorridos cinco annos de multas, a Companhia perderá o direito ao privilegio, conservará porém a propriedade da porção feita e direito aos favores concedidos neste contracto, correspondentes, e na proporção da extensão concluida.

12°. A Companhia submeterá á approvação do Governo todas as plantas relativas á Estrada contractada, bem como sobre o systema escolhido, e os regulamentos e tabellas da linha telegraphica, prestando a respeito todos os esclarecimentos e informações, podendo a Companhia, sob approvação do Governo, substituir em qualquer tempo o modo de viação de tracção e impulso que achar conveniente ou possa ser inventado ou descoberto, em vez de locomotivas, para regularidade, segurança, velocidade e todas as mais commodidades e vantagens do publico, que a Companhia julgar conveniente estabelecer.

13°. A incorporação da Companhia deverá verificar-se dentro de dous annos contados da data deste contracto, sob pena de caducar a concessão.

14°. Organizada a Companhia, approvados os seus Estatutos dará ella começo a seus trabalhos no prazo de seis mezes a contar da data da approvação das plantas, em conformidade da disposição 12°, e estas se considerarão approvadas, se nenhuma modificação fôr indicada pelo Governo Imperial dentro do prazo de tres mezes, contados da data da apresentação, podendo neste caso a Companhia proceder á execução das obras, dando-se aquellas por approvadas.

15°. Fica definitivamente ajustado que a empresa da Estrada de Ferro de Candiota não tem, nem terá em tempo algum, direito á garantia de juros sobre o capital empregado nas suas obras, bem como á prestação ou subvenção ou outro qualquer onus pecuniario do Estado, e que ao assignar este contracto os empresarios Cunha Plant & Comp., por si, e em nome da Companhia que tem de organizar, expressamente renunciaram o direito de solicital-o do Governo Imperial, e que nenhum direito mais lhe competirá, além dos que neste contracto ficam declarados e mencionados.

Palacio do Rio de Janeiro, em 3 de agosto de 1867. — Manoel Pinto de Souza Dantas.

PORTARIA — DE 6 DE AGOSTO DE 1867

Manda executar a tarifa de passageiros para a Estrada de Ferro de S. Paulo.

Sua Magestade o Imperador Manda que se execute a tarifa de passageiros para a Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, na Provincia de S. Paulo, constante da Tabella n. 1 (*), modificada

(*) A tabella está publicada nas Decisões do Governo de 1867 — pagina 260.

pelo Engenheiro Fiscal da mesma de accôrdo com o Superintendente respectivo e que vai assignada pelo Conselheiro Director da 2ª Directoria da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 6 de agosto de 1867.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

DECRETO N. 3925 — DE 7 DE AGOSTO DE 1867

Altera os Decretos ns. 3048, 3221 e 3286 de 3 de fevereiro de 1863, 23 de janeiro e 14 de junho de 1864, e approva as tarifas que devem regular o transporte de passageiros, fretes e animaes na Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Convindo regularisar o transporte de madeiras e animaes na Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem Determinar que sejam fielmente executadas as tarifas constantes das tabellas (*), que com este baixam, e approvar as tarifas de passageiros e mercadorias para as novas estações do Parahyba e Entre Rios, a especial para os suburbios, e a de passagens de ida e volta, as quaes baixam assignadas por Manoel Pinto de Souza Dantas, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas. Palacio do Rio de Janeiro, em sete de agosto de mil oitocentos sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

AVISO N. 46 — DE 8 DE AGOSTO DE 1867

Approva a modificação das tarifas da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy feita pelo Presidente da Provincia de S. Paulo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 46 — Rio de Janeiro, 8 de agosto de 1867.

Tenho presente o officio de V. Ex. de 19 do mez passado e fico inteirado de ter approvado e mandado executar provisoriamente as tarifas modificadas pelo Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia de accôrdo com o respectivo Superintendente, tendo tomado esta medida de reconhecida urgencia em vista do prejuizo que estavam diariamente soffrendo a Companhia e o Governo no movimento do serviço da Estrada.

A portaria de 6 deste mez approvando a tarifa de passageiros constante da Tabella remettida por V. Ex. com o dito officio será opportunamente transmittida a V. Ex.

(*) As tabellas estão publicadas na Collecção de Leis de 1867 — pag. 299.

O que communico a V. Ex. para seu conhecimento e governo,
Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 48 — DE 12 DE AGOSTO DE 1867

Recommenda ao Presidente da Provincia de S. Paulo indicar o meio pratico de realisar o pagamento a que tem direito o Barão de Mauá.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 48 — Rio de Janeiro, 12 de agosto de 1867.

Tendo sido remettidos a V. Ex. em 13 de junho ultimo os officios do Barão de Mauá e do Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia relativos á taxa adicional de que trata a condição 5ª do contracto de 7 de julho de 1862, afim de que V. Ex. ouvindo o mesmo Superintendente e o respectivo Engenheiro Fiscal indique o melhor meio pratico de realisar esta cobrança, recommendo novamente a V. Ex. este objecto; visto como o Governo Imperial deseja resolver-o.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 49 — DE 22 DE AGOSTO DE 1867

Declara como deve ser constituída a commissão da tomada de contas da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 49 — Rio de Janeiro, 22 de agosto de 1867.

Tenho presente o officio de V. Ex. datado de 8 deste mez, e em resposta cabe-me declarar-lhe que a commissão de tomada de contas da receita e despeza da Estrada de Ferro dessa Provincia deve compor-se do Engenheiro Fiscal, do empregado da Thesouraria de Fazenda, já designado, e do Superintendente ou commissario nomeado pela Directoria da Companhia da Estrada.

Quanto á commissão do exame do capital despendido, ella deve ser composta do Engenheiro Fiscal e do empregado da Fazenda, prestando o Superintendente as informações necessarias, podendo, se quizer, assignar o parecer, visto não haver nisto inconveniente, antes vantagem.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 52 — DE 31 DE AGOSTO DE 1867

Declara que o premio a que tem direito o Barão de Mauá deve ser pago á razão de 20 por cento da receita arrecadada na Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 52 — Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1867.

Conformando-me com a opinião do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia emittida no officio de 1º de julho ultimo que acompanhou o de V. Ex. de 24 do corrente, acerca da questão da taxa adicional de que trata a condição 5ª do contracto de 7 de julho de 1862, tenho resolvido que o premio a que tem direito o Barão de Mauá como cessionario dos empreiteiros deve ser pago á razão de 20 % da totalidade da receita arrecadada sobre todos os fretes e passagens.

O que communico a V. Ex. para seu conhecimento, para que neste sentido expça as necessarias ordens. Quanto ao pedido do referido cessionario concernente ao pagamento pelo cambio do dia, como verá V. Ex. de sua carta inclusa por cópia, aguardo as informações de V. Ex. afim de resolvê-lo.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 104 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1867

Autorisa ao Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II a applicar penas correccionaes aos respectivos empregados.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 104 — Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1867.

Attendendo ao que representou, nos seus officios de 21 de junho e 20 de agosto do corrente anno, fica V. Mcc. autorizado por este Ministerio a applicar penas correccionaes áquelles dos empregados dessa Estrada que se desviarem das instrucções transmittidas, e não as executarem litteralmente: — constando essas correções de advertencias particulares ou publicas, perdas de vencimentos e suspensão do emprego de 1 a 10 dias, conforme a gravidade da falta.

Deus Guarde a V. Mcc.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 3945 — DE 11 DE SETEMBRO DE 1867

Concede á Companhia União Valenciana a necessaria authorisação para funcionar e approva os respectivos Estatutos.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia União Valenciana, devidamente representada, e Conformando-me com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 21 de junho do corrente anno, Hei por bem Conceder-lhe a necessaria authorisação para funcionar e Approvar os respectivos Estatutos, que com este baixam, acompanhados das modificações feitas em varios artigos.

Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 onze de setembro de mil oitocentos sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Modificações a que se refere o decreto n. 3.945, feitas nos estatutos da Companhia União Valenciana

Art. 4º. Findo o prazo de 90 annos, contados na fórma do Decreto n. 3641, que fica fazendo parte integrante deste Capitulo, e mesmo antes, a Companhia poderá vender a propriedade da Estrada e seu privilegio, liquidar-se e prorogar sua duração como convier, mediante deliberação da assembléa geral dos accionistas: ficando, porém, dependente da ulterior approvação do Governo a prorogação do prazo de duração.

Art. 7º. Este fundo poderá ser augmentado por meio de nova emissão de acções do mesmo valor, se o progresso da empreza o exigir, a assembléa geral dos accionistas o julgar conveniente e opportuno, e o Governo o consentir.

Art. 8º. As acções serão nominativas até a realisação da ultima chamada ou do valor das mesmas, depois do que podem ser ao portador, á vontade do accionista. Ellas não serão alienaveis senão depois de realiado um quarto do capital, continuando os accionistas primitivos solidarios na responsabilidade do preenchimento do valor das acções que transferirem.

Art. 9º. A transferencia das acções poderá realisar-se por qualquer modo válido em direito, guardada a disposição do artigo anterior.

Art. 10. Haverá um registro nominal dos possuidores das acções. No caso de transferencia, que não fór effectuada por simples endosso, o novo possuidor não será inscripto sem que tenha com o transférente assignado o respectivo termo de transferencia e aceitação.

Poderão tambem ser inscriptos, quando o queiram os possuidores de acções, por simples endosso.

Art. 15. Os accionistas só respondem pelo valor das acções, que possuirem, ficando os primitivos obrigados na fórma do artigo 5º, § 17, n. 3 do Decreto n. 2611 de 19 de dezembro de 1860.

Art. 27. O Gerente assistirá ás sessões da Directoria, quando fôr por ella convidado: no caso negativo, ser-lhe-hão communicadas as deliberações que forem tomadas, sendo-lhe vedado o exame do livro, em que se lançarem as actas.

Art. 38. Celebrar e assignar quaesquer contractos com o Governo Geral ou Provincial, podendo a Directoria escolher dentre seus membros quem a represente perante os mesmos Governos.

Art. 40. (Supprima-se.)

Art. 42. A assembléa geral será composta dos accionistas que se acharem, como taes, inscriptos pelo menos sessenta dias antes de qualquer reunião e presidida por um Presidente, que com dous Secretarios sejam eleitos annualmente por maioria relativa de votos em escrutinio secreto. Ao Presidente substituirá em suas faltas o 1º Secretario, a este o 2º, que a seu turno será substituido pelo mais votado da lista.

Art. 46. A qualquer accionista é licito requerer que o balanço e contas sejam submettidos a uma commissão especial para interpor parecer, assim como assiste o direito de examinar por si os livros da Companhia no escriptorio desta. Quando o parecer da Directoria fôr unanime, deve a assembléa geral deliberar sem nomear commissão de contas.

Art. 50. Os accionistas ausentes poderão ser representados por procuradores, que deverão ser tambem accionistas da Companhia e terem poderes especiaes para votar, salvo o caso de eleição dos directores e gerente.

Art. 57. (Supprima-se.)

Art. 59. A dissolução da Companhia se verificará nos casos dos arts. 5º, §§ 13 e 35 do citado Decreto n. 2711. Sua liquidação se fará segundo o Codigo Commercial.

Art. 60. Os dividendos, que tiverem de ser distribuidos pelos accionistas, serão deduzidos dos lucros liquidos de operações, effectivamente concluidas nos respectivos semestres.

Art. 61. Dentro de um anno, contado da data do Decreto numero 3945, deverão estar distribuidas todas as accções da Companhia. Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 11 de setembro de 1867.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Estatutos da Companhia União Valenciana

CAPITULO I

DA COMPANHIA

Art. 1º. Fica creada uma Companhia ou Sociedade Anonyma que se denominará — União Valenciana.

Art. 2º. O objecto e fim da Companhia é a construcção de uma Estrada de Ferro que, partindo da cidade de Valença, na Provincia do Rio de Janeiro, vá entroncar na Estrada de Ferro de D. Pedro II, no ponto julgado mais apropriado.

Art. 3º. A direcção geral da Companhia será na dita cidade

e a duração será pelos noventa annos que tem de durar o privilegio que lhe foi concedido.

Art. 4º. (Modificado.)

Art. 5º. A Companhia se installará e começará suas operações depois de completa a primeira entrada de capital, cujo minimo será de 10 % de cada acção.

CAPITULO II

DO FUNDO DA COMPANHIA

Art. 6º. O fundo da Companhia será de 600:000\$000, divididas em 3.000 acções de 200\$000 cada uma.

Art. 7º. (Modificado.)

Art. 8º. (Modificado.)

Art. 9º. (Modificado.)

Art. 10. (Modificado.)

Art. 11. As entradas serão realizadas dentro dos prazos que marcar a Directoria: os remissos perderão a beneficio da Companhia as quantias com que anteriormente tiverem entrado e serão excluidos de accionistas.

Art. 12. Exceptuam-se os seguintes casos que serão justificados perante a Directoria: § 1º. Morte. § 2º. Fallencia. § 3º. Embaraço invencivel.

Art. 13. A Directoria, julgando justificado qualquer dos casos acima referidos, poderá mandar receber posteriormente as entradas impontuaes, exigindo nestes casos um juro pela mora, nunca menos de 8 % durante o periodo em que occorrer impontualidade.

CAPITULO III

DOS ACCIONISTAS

Art. 14. São accionistas da Companhia todos os possuidores das acções della, cujos titulos estiverem competentemente averbados nos livros respectivos.

Art. 15. (Modificado.)

Art. 16. Justificada perante a Directoria a perda ou extravio de acção da Companhia, será substituida por outra, prestando quem a receber a devida caução.

Art. 17. Cada acção é indivisivel em relação á Companhia, seja embora propriedade de diversos, nos livros da empresa será representada por um só, a quem competirão os direitos e deveres de accionista.

Art. 18. São aptos para votarem ou serem votados na assembléa geral todos os accionistas que possuirem cinco ou mais acções; os que tiverem menos de cinco poderão todavia assistir e discurrir nas reuniões da assembléa geral dos accionistas. Este direito de assistencia e discussão é extensivo aos representantes dos accionistas como firma social, votando, porém, um só delles.

CAPITULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Art. 19. Os negocios da Companhia serão regidos por um Gerente remunerado e por uma Directoria de sete membros, que não vencerão estipendio.

Art. 20. A Directoria tem plenos poderes administrativos, incluindo os em causa propria, e póde delegar esses poderes ao Gerente no todo ou em parte, subentendendo-se a delegação quanto ao exercicio das attribuições que estes estatutos conferem ao mesmo Gerente.

Art. 21. As funções da Directoria durarão por um anno, podendo ser reeleita no todo ou em parte.

Art. 22. O Gerente eleito na primeira reunião da assembléa geral servirá até a conclusão da Estrada. O mesmo, ou outro que fór eleito depois de construida a linha servirá enquanto bem cumprir seus deveres: salva sempre a attribuição outorgada á assembléa geral por estes estatutos.

Art. 23. A Directoria se reunirá ordinariamente uma vez por mez; extraordinariamente todas as vezes que a convocar o seu Presidente. E este o fará todas as vezes que o requerer um ou mais Directores.

Art. 24. As actas da Directoria, depois de approvadas pelos membros presentes, serão registradas pelo Presidente e Secretario.

Art. 25. Para haver sessão devem estar presentes pelo menos quatro membros da Directoria.

Art. 26. O Presidente da Directoria tem o direito de examinar toda a escripturação, e exigir directamente de cada empregado informações sobre todos os negocios da Companhia, ainda reservados, mas não póde revogar ordem alguma do Gerente, nem suspender sua execução.

Art. 27. (Modificado.)

CAPITULO V

DA DIRECTORIA

Compete a esta:

Art. 28. Regular os negocios da Companhia, deliberando em tudo o que exceder as attribuições do Gerente, com a unica excepção dos actos reservados á assembléa geral.

Art. 29. Formular um regimento interno, que servirá durante a construcção da Estrada, e será revisto quando se houver de installar o trafego.

Art. 30. Fixar em um e outro caso o numero dos empregados e decretar-lhes os ordenados.

Art. 31. Resolver as convocações extraordinarias da assembléa geral quando o exigirem o Presidente, ou tres Directores, ou o Gerente ou um numero de accionistas que representem um decimo do fundo social. Fará o Presidente as convocações extraordinarias;

e tambem as semestraes no caso de omissão do Gerente, passado o primeiro mez do semestre seguinte.

Art. 32. Resolver as chamadas de fundos, justificado pelo Gerente o emprego das anteriores, a juizo da Directoria.

Art. 33. Resolver sobre o pagamento das dividas na fórma do artigo 41.

Art. 34. Approvar os planos que teem de ser presentes ao Governo.

Art. 35. Deliberar se a construcção se fará por empreitada em globo, ou por outro systema, e no primeiro caso approvar o contracto que celebrar o Gerente, o qual sem essa approvação não o assignará.

Art. 36. Adoptar sobre proposta do Gerente o methodo da escripturação da Companhia e fiscalisar a sua execução.

Art. 37. Examinar semestralmente o balanço, relatorio e contas do Gerente, e sobretudo dar parecer á assembléa geral dos accionistas.

Art. 38. (Modificado.)

Art. 39. Suspender o Gerente, quando entenderem pelo menos cinco Directores que não cumpre elle bem seus deveres, assumindo em tal caso as suas funcções o Presidente da Directoria, e convocando immediatamente a assembléa geral para resolver.

Art. 40. (Supprimido.)

Compete ao Gerente:

Art. 41. § 1°. Executar todas as deliberações da Directoria expedindo em seu nome todas as ordens. § 2°. Effectuar as chamadas por ella resolvidas e arrecadar os fundos. § 3°. Emitir as acções ou cautelas de acções, que serão por elle assignadas, e rubricadas pelo Presidente da Directoria. § 4°. Dirigir a escripturação e todos os negocios da Companhia nos termos destes estatutos. § 5°. Effectuar todos os pagamentos e despezas, salvas sempre as attribuições da Directoria e da assembléa geral. § 6°. Nomear e demittir os empregados, que lhe serão directamente subordinados. § 7°. Celebrar quaesquer ajustes ou contractos para execução dos trabalhos, ou fornecimento de objectos, com excepção dos reservados á Directoria. § 8°. Convocar as reuniões ordinarias da assembléa geral. § 9°. Organisar os balanços e contas semestraes, que devem ser sujeitas ao exame da Directoria, e com parecer desta á assembléa geral.

CAPITULO VI

DA ASSEMBLÉA GERAL

Art. 42. (Modificado.)

Art. 43. A assembléa geral será convocada pela Directoria ou pelo Gerente, publicando-se annuncios nos jornaes pelo menos 15 dias antes.

Art. 44. A assembléa geral se julgará constituída estando presentes accionistas que representem um terço das acções emitidas: quando porém deixem de comparecer accionistas que representem esse numero de acções, a Directoria fará nova convocação com as

mesmas formalidades, e com a declaração de que qualquer número de accionistas presentes constituirá a assembléa geral nessa segunda reunião, o que effectivamente terá lugar.

Art. 45. A assembléa geral se reunirá no primeiro mez de cada semestre para lhe ser presente o balanço e contas do Gerente com o parecer da Directoria.

Art. 46. (Modificado.)

Art. 47. A' assembléa geral compete:

§ 1º. Eleger os Directores e Gerente na fórma do capitulo precedente.

§ 2º. Resolver sobre a demissão do Gerente, quando o propuzer a Directoria, ou um numero de accionistas que represente um decimo pelo menos do fundo social.

§ 3º. Approvar as contas do Gerente, fazendo-as examinar por uma commissão especial todas as vezes que a Directoria não fór unanime aconselhando a approvação.

§ 4º. Resolver sobre qualquer proposta feita pela Directoria, ou por qualquer accionista.

§ 5º. Approvar quando fór concluida a construcção, o methodo do serviço proposto pela Directoria.

§ 6º. Deliberar o arrendamento e venda da linha construida.

§ 7º. Autorisar a Directoria para contrahir empréstimos.

§ 8º. Resolver sobre augmento de fundos, reforma de Estatutos, dissolução da Companhia, prorrogação de sua duração, ou ampliação de seus fins, salvos os direitos do Governo.

§ 9º. Fixar o vencimento do Gerente, vencimento, que, finda a construcção, se comporá de duas partes, uma fixa, outra proporcional ao rendimento liquido da empresa.

Art. 48. Os votos dos accionistas em assembléa geral serão contados do modo seguinte: de cinco até 10 acções um voto, de 11 a 20 dous votos, de 21 a 30 tres votos, e assim por diante até 100 votos, que é o maximo, qualquer que seja o numero de acções que representem.

Art. 49. Nas votações por escrutinio secreto o Secretario procederá á chamada pela lista dos accionistas, dos quaes receberá as cédulas, contendo no verso o numero de votos correspondente ás acções que possui e representarem, fazendo logo a devida conferencia as lançará na urna.

Art. 50. (Modificado.)

Art. 51. Os accionistas para terem voto deverão ter seus nomes registrados no livro competente 60 dias antes da convocação. Sendo permittida a transferencia das acções por simples transmissão depois de pago integralmente o capital das acções emitidas, só terão direito de votar os accionistas que depositarem suas acções no escriptorio da Companhia 60 dias antes, entregando-se-lhes uma cautela de deposito. Exceptuam-se as sessões extraordinarias, nas quaes terão voto os que estiveram na ultima sessão ordinaria, salvo alienação das acções.

Art. 52. Além das sessões ordinarias haverá sessões extraordinarias quando a Directoria julgar conveniente, e ellas serão con-

vocadas do mesmo modo que as ordinarias, mas não será permitida a discussão sobre objecto algum estranho ao da convocação, o qual será declarado nos annuncios anteriores.

Art. 53. Todas as resoluções votadas de conformidade com os presentes estatutos e em assembléa geral obrigarão a Companhia collectiva e individualmente sem reserva e sem direito de apellação.

Art. 54. As eleições serão sempre feitas, contados os votos do modo preceituado. Nas questões submettidas á discussão, as votações em regra se farão *per capita*, quando não houver reclamações, mas basta um accionista que reclame para que a mesma proceda á votação por acções, que será publica, salvo se a assembléa resolver o escrutinio. Nas votações publicas por acções, o Presidente designará um Director que fará a chamada, declarando em voz alta o numero de acções de cada um e outros tomarão os votos sim e não.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 55. Da renda liquida verificada em cada semestre, se deduzirá, primeiro a porcentagem do Gerente, segundo 10 % do restante para o fundo de reserva, e sómente o resto será dividido entre os accionistas. Quando o fundo de reserva se elevar a um quinto do capital realisado, suspender-se-ha a contribuição respectiva, que irá augmentando os dividendos. Far-se-ha de novo a deducção se o fundo baixar além daquelle limite.

É destinado o fundo de reserva a occorrer ás deteriorações e remontas do trem rodante, e a quaesquer perdas ocasionadas por força maior.

Art. 56. Para que qualquer accionista possa ser eleito Director é preciso que possua pelo menos cinco acções. O Presidente da Directoria será eleito pelos Directores.

Art. 57. (Supprimido.)

Art. 58. As contestações que se suscitarem na marcha da administração serão terminadas por meio de arbitros sempre que o possam ser.

Cidade de Valença, na Provincia do Rio de Janeiro, em 10 de julho de 1867. — (Seguem as assignaturas.)

DECRETO LEGISLATIVO N. 1461 — DE 18 DE SETEMBRO DE 1867

Autorisa o Governo a conceder isenção de direitos de importação para os objectos importados pela Companhia organizada na cidade do Recife para a construção da Estrada de Ferro desta cidade á povoação de Aphilucos.

Hei por bem Sancconar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1°. Fica o Governo autorizado a conceder isenção de todo e qualquer direito de importação para os objectos, que forem importados pela Companhia organizada na cidade do Recife para

a construcção da Estrada de Ferro dessa cidade á povoação de Apipucos, durante o tempo de seu contracto celebrado com o Governo Provincial, como foi estipulado no mesmo contracto.

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

Zacarias de Góes e Vasconcellos, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro aos dezoito de setembro de mil oitocentos sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

Martim Francisco Ribeiro de Andrada.

LEI N. 1507 — DE 26 DE SETEMBRO DE 1867

Fixa a despesa e orça a receita geral do Imperio para os exercicios de 1867-68 e 1868-69, e dá outras providencias.

Dom Pedro Segundo, por Graça de Deus e Unanime Acclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpétuo do Brasil, fazemos saber a todos os Nossos subditos que a Assembléa Geral decretou e Nós Queremos a Lei seguinte:

CAPITULO I

DESPEZA GERAL

Art. 1º. A despesa geral do Imperio para o exercicio de 1867-68 é fixada na quantia de 68.530:221\$091 — a qual será distribuida pelos sete diversos Ministerios na fórma especificada nos artigos seguintes:

Art. 8º. O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas é autorizado para despende com os objectos designados nos seguintes paragraphos a quantia de 11.842:891\$530.

A saber:

§ 1º. Secretaria de Estado 150:000\$000

§ 10. Garantia de juros ás Estradas de Ferro, ficando o Governo autorizado a emprestar até a quantia de 150:000\$ para o augmento do trem rodante da Estrada de Ferro de Pernambuco, mediante as condições que julgar

convenientes para o reembolso e pagamento do
juro da mesma quantia 2.105:262\$383
§ 11. Estrada de Ferro de D. Pedro II 2.000:000\$000

Art. 33. A receita geral do Imperio, incluido o producto dos impostos, que ficam creados, é orçada em 71.250:000\$000.

Art. 34. Esta receita será effectuada com o producto da renda geral arrecadada dentro do exercicio da presente Lei, sob os titulos abaixo designados:

17. Juros das acções das Estradas de Ferro da Bahia e Pernambuco.

19. Renda da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 36. O Governo fica autorizado para:

3º. Reformar as Secretarias de Estado, Contadoria e Intendencia da Marinha, Pagadoria das Tropas, Arsenaes Secretarias de Policia e Repartições de Fazenda, alterando os quadros e vencimentos dos respectivos empregados, sob as seguintes bases:

1ª. Diminuição do pessoal, ficando todavia addidos ás suas repartições, ou a quaesquer outras, os empregados, que, tendo direitos garantidos pelas leis em vigor, não puderem ser incluidos nos novos quadros, até que haja vagas em que sejam admittidos.

2ª. Reducção da despeza total das verbas competentes, conservando-se os actuaes ordenados, e regulando-se as gratificações e porcentagens de modo que se cortijam desproporções de vencimentos ou excesso resultante da cobrança das novas imposições.

As reformas que se effectuarem, serão logo postas em execução, e submittidas á approvação do Poder Legislativo, á medida que forem sendo promulgadas.

Art. 40. A faculdade concedida ao Governo pelo art. 13 da Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862 para o transporte de sobras das rubricas da Lei do Orçamento não poderá ser exercida no que toca a verbas intactas, nem a respeito daquellas cujos serviços não estejam findos.

Art. 43. Ficam em vigor todas as disposições da Lei do Orçamento antecedente, que não versarem particularmente sobre a fixação da receita e despesa e não tiverem sido expressamente revogadas.

LEI N. 1508 — DE 28 DE SETEMBRO DE 1867

Approva os Decretos que transportaram quantias de umas para outras verbas das Leis ns. 1177 de 9 de setembro de 1862 e 1245 de 28 de junho de 1865; abre ao Governo um credito supplementar e extraordinario; e dá outras providencias.

Dom Pedro Segundo, por Graça de Deus e Unanime Acclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os Nossos subditos que a Assembléa Geral decretou e Nós Queremos a Lei seguinte:

Art. 1.º Ficam approvados os Decretos ns. 3530, 3570, 3573, 3577 e 3578 de 18 de novembro, 27 e 30 de dezembro de 1865 que, na conformidade do art. 13 da Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862, transportaram de uma para outras verbas da mesma Lei em vigor no exercicio de 1864-1865 por virtude da Resolução Legislativa n. 1198 de 16 de abril de 1864, a importancia de réis 1.018:079\$858 constante da tabella A.

Art. 2.º Ficam tambem approvados os Decretos ns. 3638, 3676 A, 3733, 3757, 3760, 3764 e 3765 A de 27 de abril, 28 de junho, 17 de novembro, 26, 29 e 31 de dezembro de 1866, que autorisaram o transporte de umas para outras verbas da Lei n. 1245 de 28 de junho de 1865 no exercicio de 1865-1866, da quantia de réis 3.842:379\$630 demonstrada na tabella B.

Art. 3.º Ficam finalmente approvados os Decretos ns. 3845 e 3857 de 27 de abril e 4 de maio de 1867, que, na conformidade do citado art. 13 da lei de 9 de setembro de 1862, transportaram de umas para outras rubricas da Lei acima referida de 28 de junho de 1865, em vigor no exercicio de 1866-1867 pela Resolução numero 1292 de 15 de junho de 1866, as quantias constantes da tabella C, na importancia total de 560:000\$000.

Art. 4.º Além das despesas votadas nas referidas Leis e Resoluções é aberto ao Governo um credito supplementar e extraordinario da somma total de 30.925:371\$217 demonstrado na tabella D. As sommas pertencentes a cada exercicio serão distribuidas pelos diferentes Ministerios conforme as tabellas E, F e G.

Art. 5.º Fica o Governo autorizado a realizar operações de credito ou emittir papel moeda se as necessidades do Thesouro o exigirem, até a importancia do augmento de credito de que trata o artigo antecedente.

Art. 6.º É facultado tambem ao Governo emittir em notas uma somma correspondente ao resto das autorisações concedidas pelas Leis ns. 1177 de 19 de setembro de 1862, art. 22 § 3.º, n. 1236 de 20 de setembro de 1864, ns. 1244 e 1245 de 26 e 28 de junho de 1865, e ns. 1330, 1331 e 1352 de 24 de agosto e 19 de setembro do anno passado; no caso de que seja indispensavel este expediente, contando que esta emissão junta á permittida no artigo antecedente não exceda á importancia de 50.000:000\$000.

Art. 7º. Na proxima sessão da Assembléa Geral o Governo dará parte circunstanciada da emissão que se realisar em virtude desta Lei.

Art. 8º. A substituição das notas que por dilaceradas ou por outros motivos devam ser retiradas da circulação, não poderá effectuar-se senão nos precisos termos da Lei de 6 de outubro de 1835 e respectivos Regulamentos; ficando prohibida a substituição por meio de antecipações feitas pela Caixa de Amortisação sob as penas do art. 175. do Codigo Criminal.

Art. 9º. A Assembléa Geral, logo que cessar o estado de guerra, assignará na Lei do Orçamento de cada exercicio a quantia que se terá de applicar ao resgate do papel.moeda.

Art. 10. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Mandamos portanto a todas as Autoridades a quem o conhecimento da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

O Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio do Rio de Janeiro aos vinte e oito de setembro de mil oitocentos sessenta e sete, quadragésimo sexto da Independencia e do Imperio.

IMPERADOR, com Rubrica e Guarda.

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

Carta de Lei, pela qual Vossa Magestade Imperial Manda executar o Decreto da Assembléa Geral, que Houve por bem Sancconar, approvando os Decretos que transportaram quantias de umas para outras verbas das Leis ns. 1177 de setembro de 1862 e 1245 de 28 de junho de 1865; abrindo ao Governo um credito suplementar e extraordinario, e dando outras providencias.

Para Vossa Magestade Imperial vér. — Carlos Augusto da Sá a fez.

Martim Francisco Ribeiro de Andrada.

Transitou na Chancellaria do Imperio em 1 de outubro de 1867. — *André Augusto de Padua Fleury.* — Registrada.

Publicada na Secretaria de Estado dos Negocios da Fazenda em 2 de outubro de 1867. — *José Severiano da Rocha.*

TABELLA A

EXERCICIO DE 1864-1865

Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862, em vigor neste exercicio pelo Decreto n. 1198 de 16 de abril de 1864.

Art. 3º. Ministerio da Justiça:

§ 3º. Relações	3:029\$952	
§ 9º. Guarda Nacional	63:220\$649	66:250\$801

Art. 5º. Ministerio da Marinha:

§ 12. Arsenaes	170:530\$973	
§ 22. Obras	70:045\$339	
§ 23. Despezas extraordinarias e eventuaes	80:907\$546	321:483\$853
<hr/>		
Art. 6º. Ministerio da Guerra:		
§ 2º. Conselho Supremo Militar e Justiça	326\$705	
§ 3º. Pagadoria das Tropas	1:002\$870	
§ 14. Obras militares	134:255\$791	135:585\$366
<hr/>		
Art. 7º. Ministerio da Fazenda:		
§ 2º. Diferença entre o cambio par de 27 e o médio de 25 5/8	261:039\$292	
§ 5º. Caixa de Amortisação, fi- lial da Bahia, etc.	40:000\$000	
§ 7º. Empregados de Repartições extinctas	4:600\$000	
§ 21. Eventuaes	24:000\$000	
§ 29. Adiantamento em Londres da garantia de 2 % pro- vinciaes das Estradas de Ferro da Bahia e Per- nambuco	158:687\$334	488:326\$626
<hr/>		
Art. 8º. Ministerio da Agricul- tura, etc.:		
§ 17. Subvenção ás Companhias de navegação a vapor ..		6:433\$407
		<hr/>
		1.018:079\$853

Zucarias de Góes e Vasconcellos.

TABELLA B

EXERCICIO DE 1865-1866

Lei n. 1245 de 28 de junho de
1865.

Art. 2º. Ministerio do Imperio:

§ 30. Soccorros publicos 46:000\$000

Art. 3º. Ministerio da Justiça:

§ 1º. Secretaria de Estado 14:536\$200

§ 6º. Ajudas de custo a Juizes
de Direito

§ 12. Corpo Policial da Corte . 3:725\$000 40:756\$285

Art. 4º. Ministerio de Estran-
geiros:

§ 1º. Secretaria de Estado 3:000\$000

Art. 5º. Ministerio da Marinha:		
§ 16. Hospitaes	13:447\$319	
§ 17. Pharóes	3:510\$419	
§ 22. Obras	200:870\$483	217:828\$221
<hr/>		
Art. 7º. Ministerio da Fazenda:		
§ 2º. Juros da divida interna fundada	621:708\$000	
§ 4º. Caixa da Amortisação, filial da Bahia, etc.	120:957\$867	
§ 8º. Juizo dos Feitos da Fazenda	14:340\$587	
§ 9º. Estações de arrecadação .	100:000\$000	
§ 10. Casa da Moeda	17:000\$000	
§ 14. Ajuda de custo, etc.	140:000\$000	
§ 15. Premios de letras, etc. .	1.766:276\$233	
§ 16. Juros do emprestimo do Cofre de Orphãos	90:000\$000	2.870:282\$687
<hr/>		
Art. 8º. Ministerio da Agricultura, etc.:		
§ 14. Telegraphos	572:983\$606	
§ 15. Terras publicas e colonisação	61:528\$831	634:512\$437
<hr/>		
3.812:379\$630		

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

TABELLA C

EXERCICIO DE 1866-1867

Lei n. 1245 de 28 de junho de 1865, em vigor neste exercicio pelo Decreto n. 1292 de 15 de junho de 1866.

Art. 7º. Ministerio da Fazenda:		
§ 4º. Caixa da Amortisação, filial da Bahia, etc.	90:000\$000	
§ 14. Ajuda de custo	90:000\$000	180:000\$000
<hr/>		
Art. 8º. Ministerio da Agricultura, etc.:		
§ 12. Obras Publicas do Municipio	50:100\$000	
§ 15. Terras publicas e colonisação	329:900\$000	380:000\$000
<hr/>		
560:000\$090		

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

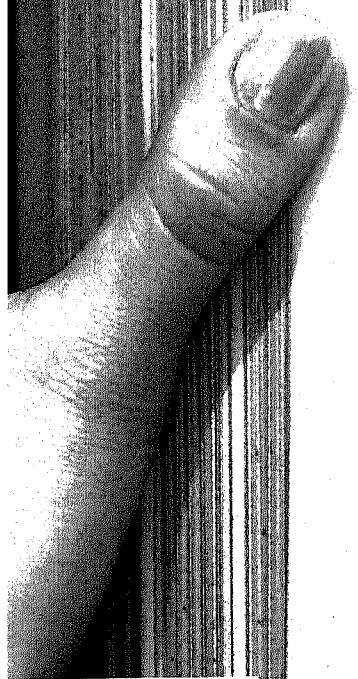


TABELLA D

Creditos supplementares e extraordinarios abertos pelo Governo nos exercicios abaixo declarados.

EXERCICIO DE 1864-1865

Creditos autorisados pelos Decretos ns. 3574 e 3578 de 30 de dezembro de 1865, para os Ministerios da Fazenda e Agricultura 1.086:889\$297

EXERCICIO DE 1865-1866

Idem, pelos Decretos n. 3578-A de 30 de dezembro de 1865, e ns. 3731, 3732, 3757 e 3761 de 10 de novembro e 21 e 29 de dezembro de 1866, para os Ministerios de Estrangeiros, Fazenda, Agricultura e Justiça 2.661:260\$971

EXERCICIO DE 1866-1867

Idem, pelos Decretos ns. 3728, 3775, 3801, 3818, 3828 A, 3843 e 3845 de 7 de novembro de 1866, 9 de janeiro, 13 de fevereiro, 27 e 30 de março, 17 e 27 de abril de 1867, para os Ministerios de Estrangeiros, Fazenda, Agricultura e Guerra 27.177:220\$949

30.925:371\$217

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

TABELLA E

EXERCICIO DE 1864-1865

Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862, em vigor neste exercicio pelo Decreto n. 1198 de 16 de abril de 1864.

Art. 7º. Ministerio da Fazenda:

§ 2º. Diferença entre o cambio par de 27 e o cambio de 25 5/8	58:951\$630	
§ 3º. Juros da divida interna fundada	50:072\$358	
§ 9º. Juizo dos Feitos da Fazenda	22:756\$000	
§ 10. Estações de arrecadação	350:000\$000	
§ 18. Premios, descontos de bilhetes da Alfandega, etc.	500:000\$000	
§ 19. Juros de emprestimos do Cofre de Orphãos	88:000\$000	1.069:779\$969

Art. 8º. Ministerio da Agricultura, etc.:	17:109\$309
§ 10. Illuminação Publica	1.086:889\$297
	<hr/>

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

TABELLA F

EXERCICIO DE 1865-1866

Lei n. 1245 de 28 de junho de 1865.

Creditos supplementares

Art. 4º. Ministerio de Estrangeiros:		
§ 5º. Extraordinarias no exterior	150:000\$000	
Art. 7º. Ministerio da Fazenda:		
§ 1º. Juros, amortisação e mais despezas da vida externa fundada	2.422:467\$361	
Art. 8º. Ministerio da Agricultura, etc.:		
§ 9º. Illuminação Publica	42:768\$800	
		<hr/>
		2.615:236\$161

Creditos extraordinarios.

Art. 3º. Ministerio da Justiça:		
Para occorrer ás despezas com a revisão do projecto do Código Civil	10:611\$110	
Art. 8º. Ministerio da Agricultura, etc.:		
Para occorrer ás despezas com a Exposição Nacional	35:413\$700	46:024\$810
		<hr/>
		2.661:260\$971

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

TABELLA G

EXERCICIO DE 1866-1867

Lei n. 1245 de 28 de junho de 1865, em vigor neste exercicio pelo Decreto n. 1292 de 15 de junho de 1866.

Creditos supplementares.

Art. 4º. Ministerio de Estrangeiros:		
§ 4º. Ajudas de custo	54:750\$000	
§ 5º. Despezas extraordinarias no exterior	100:000\$000	154:750\$000
		<hr/>

Art. 7.º Ministerio da Fazenda:		
§ 1.º Juros, amortisação e mais despezas da divida ex- terna	6.629:196\$886	
§ 2.º Juros da divida interna fundada	1.550:656\$000	
§ 15. Premios de letras, etc. ..	2.000:000\$000	10.179:852\$886
Art. 8.º Ministerio da Agricul- tura, etc.:		
§ 9.º Illuminação Publica		65:300\$000
		<u>10.399:902\$886</u>

Creditos extraordinarios.

Art. 6.º Ministerio da Guerra:		
§ 2.º Conselho Supremo Militar	15:726\$000	
§ 6.º Arsenaes de Guerra, etc. .	5.221:448\$000	
§ 7.º Corpo de Saude e hospitaes	493:843\$000	
§ 8.º Quadro do Exercito	5.153:644\$000	
§ 9.º Commissões militares ...	32:711\$000	
§ 10. Classes inactivas	233:124\$000	
§ 11. Gratificações diversas, etc.	179:997\$000	
§ 12. Fabricas	42:202\$000	
§ 14. Obras militares	223:960\$000	
§ 15. Diversas despezas e even- tuaes	2.153:778\$000	
Repartições de Fazenda	19:553\$000	
		<u>13.769:986\$000</u>

Art. 8.º Ministerio da Agricul- tura, etc.:		
Para occorrer ás seguintes des- pezas:		
Com a Estrada de Ferro de D. Pe- dro II	2.604:456\$563	
Com a Exposição Nacional	230:000\$000	
Com a Linha Tele- graphica do Sul	172:915\$500	3.007:332\$063
		<u>16.777:318\$063</u>
		<u>27.177:220\$949</u>

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

AVISO N. 72 — DE 28 DE SETEMBRO DE 1867

Explica qual o objectivo das tomadas de contas da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PU-
BLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2.ª Secção
— N. 72 — Rio de Janeiro, 28 de setembro de 1867.

Em resposta ao seu officio de 8 de julho ultimo, e mais papéis que o acompanharam, tenho a declarar-lhe o seguinte:

A commissão da tomada de contas, ultimamente nomeada para a Estrada de Ferro de São Paulo, tem dois fins differentes, a saber: — proceder á tomada de contas da receita e despeza da Estrada, e ao calculo da despeza feita em S. Paulo com a mesma.

A primeira parte é permanente, e a segunda temporaria; porquanto, logo que o Governo tiver conhecimento do capital despendido em S. Paulo com a Estrada de Ferro, enviará a Londres um agente para examinar qual o capital despendido naquella cidade pela Companhia, que tem direito á garantia de juros, de conformidade com a Resolução Imperial da consulta de 15 de junho ultimo, de que se deu conhecimento a essa Legação por Aviso de 25 de julho.

Outrosim, — fica o Governo inteirado de estar o Superintendente da Companhia munido das necessarias ordens para a commissão de contas.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado dos Negocios do Brasil em Londres.

AVISO N. 58 — DE 3 DE OUTUBRO DE 1867

Estabelece instrucções sobre as contas da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 58 — Rio de Janeiro, 3 de outubro de 1867.

Devolvo a V. Ex. os inclusos papéis, que acompanharam o seu officio de 19 de agosto ultimo, para que fiquem regularizados na forma das ordens em vigor, observando-se as seguintes instrucções:

Se os Agentes do Governo e o Superintendente da Companhia, a quem a Directoria deu os poderes necessarios, estiverem em tudo de accôrdo, as contas ficarão approvadas; se, porém, discordarem, os pontos sobre que houver divergencia, serão tratados em Londres perante a nossa Legação e a Directoria da Estrada de Ferro, em forma de recurso. Não estando o parecer da commissão, portanto, assignado pelo Superintendente, é necessario que o seja; ou que declare os pontos de discordancia para serem remettidos á nossa Legação em Londres. O que hei por muito recommendado a V. Ex. enviando-se d'ora em diante os pareceres da commissão como fica declarado.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 78 — DE 9 DE OUTUBRO DE 1867

Declara que o Governo Imperial nada tem que ver com os negocios particulares das Companhias de Estradas de Ferro

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 78 — Rio de Janeiro, 9 de outubro de 1867.

Foi-me presente o officio dessa Legação datado de 8 do mez passado acompanhado da copia da carta dirigida pela Directoria da Estrada de Ferro de Pernambuco acerca das difficuldades em que se acha para amortisar as obrigações (Debentures) que lhe havia remettido.

Em resposta declaro-lhe que approvo o seu procedimento evitando intervir nesse objecto, porquanto o Governo nada tem que ver com as transacções particulares da Companhia e como até aqui continuará a cumprir rigorosamente e lealmente as clausulas dos seus contractos.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado dos Negocios do Brasil em Londres.

AVISO N. 66 — DE 14 DE OUTUBRO DE 1867

Determina ao Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby a adopção de medidas sobre as obras da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 66 — Rio de Janeiro, 14 de outubro de 1867.

Em resposta ao officio de V. Ex. de 24 de setembro ultimo, que acompanhou o relatório do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, dando conta do estado da mesma Estrada durante o mez de agosto, tenho a declarar-lhe que este trabalho mostra a impericia e pouco cuidado com que se administra uma obra de tanta importancia; convém, portanto, que V. Ex. empregue todos os esforços afim de que a Superintendencia da Estrada trate de tomar certas medidas de palpitante necessidade, chamando-lhe a attenção para os seguintes pontos de que trata o relatório:

1º. Nos trabalhos de drenagem e de consolidação dos cortes, desde o alto da serra até Jundiaby, ainda ha muita cousa que fazer.

2º. Na serra, alguns boeiros carecem de varios reparos e algumas pontes precisam ser pintadas. No pontilhão, proximo á ponte sobre o rio Tieté — na 2ª Secção — devem ser reconstruidos os muros de alas que estão rachados em alguns lugares, e bem assim rematar convenientemente os respectivos encontros.

3º. Nos oitões da estação de Santos collocaram-se janellas munidas apenas de vidraças com caixilhos de madeira. Nestas condições pôde o armazem ser facilmente roubado ou incendiado.

4°. Ainda é geralmente insufficiente o lastro da Estrada, e em grandes porções da linha falta elle completamente.

5°. As novas locomotivas e os novos vagões exigidos ainda não chegaram, e todos os dias vai-se tornando mais sensivel a falta deste accrescimento de material.

6°. Não se fizeram ainda os melhoramentos indispensaveis em algumas estações, e na linha telegraphica das 2ª e 3ª Secções.
Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 382 — DE 2 DE NOVEMBRO DE 1867

Sobre o aforamento de terrenos pertencentes á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy situados neste ultimo lugar.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, 2 de novembro de 1867.

Illm. e Exm. Sr. — Em satisfação ao que V. Ex. requisita em seus Avisos de 2 de abril, 13 de maio e 14 de agosto ultimos ácerca da permissão que pediu o Superintendente da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy para aforar terrenos de propriedade da respectiva Companhia situados naquelle ultimo lugar, com destino á construcção de armazens particulares, tenho de declarar a V. Ex. que se a referida Companhia não quer alhear os terrenos pelo receio, como se vê do officio do Superintendente de 10 de maio ultimo, de que não possa ligar ao da Estrada de Ferro o systema de vias e desvios dentro dos armazens que os particulares tiverem de construir nesses terrenos, é infundado esse receio porque póde nos contractos de venda ou aforamento perpetuo consignar estipulações que reservam para a Companhia quaesquer servidões necessarias ou uteis á Estrada, e imponham aos compradores e seus successores a obrigação de se conformarem com os planos que pela mesma Companhia lhe forem dados, para a construcção de armazens e collocação de trilhos, etc., e sujeitarem-se aos regulamentos de administração, policia e fiscalisação dos armazens da Estrada.

Se, porém, a Companhia não quer alhear os terrenos, e sim apenas permittir a sua occupação temporaria, então não é a venda, nem o aforamento o meio de que deve lançar mão, mas sim o arrendamento, por prazos mais ou menos longos, e mesmo sem limitação de tempo, que lhe deixa salvo o dominio dos terrenos, ficando com a obrigação de indemnisar as benfeitorias, quando precisar dos mesmos terrenos. Neste caso tambem poderá a Companhia impôr aos arrendatarios as condições que lhe parecerem necessarias ou uteis á Estrada.

Em todo o caso deve ficar bem entendido:

1°. Que á vista da condição 3ª do Decreto de 29 de outubro de 1859, em qualquer das hypótheses previstas, fica em seu inteiro

vigor a referida clausula, e que o assentimento do Governo (que até me parece inutil) ou a resposta que se der á Companhia não importa alteração, modificação ou caducidade da mesma clausula, sobre cuja fiel execução compete ao Ministerio da Agricultura velar.

2º. Que a todo o tempo a indemnisação das benfeitorias nos terrenos, que porventura fôr necessario annexar á Estrada de Ferro, em consequencia da deliberação, que tomar a Companhia, tambem não importa modificação, alteração ou caducidade da condição 6ª do dito Decreto, que fica em seu inteiro vigor.

Finalmente, ao Superintendente, consultando os estatutos e as instrucções e ordens que tiver da Directoria, cabe ver se está ou não autorizado para celebrar tais contractos, ficando tambem entendido que a resposta do Governo não póde servir de authorisação para o mesmo fim.

Deus Guarde a V. Ex. — *Zacarias de Góes e Vasconcellos.* —
Sr. Manoel Pinto de Souza Dantas.

AVISO S/N — DE 17 DE NOVEMBRO DE 1867

Manda executar por administração os estudos e construcção do ramal de Porto Novo do Cunha da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — S/N — Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1867.

Não se tendo organizado a Companhia Mineira que se propunha levar a effeito a construcção da Estrada de Ferro de Entre Rios ao Porto Novo do Cunha, segundo me fôra communicado em officio de 15 do corrente mez, pelo Conselheiro C. B. Ottoni, autoriso a V. Mee. a mandar proceder quanto antes no terreno, os estudos que forem necessarios para garantirem a linha depois de construida, as condições exigiveis de uma conservaçoão pouco onerosa, o que não excluirá ainda alguma reduçoão no orçamento, visto que não foram definitivos os existentes. Havendo conveniencia em que seja feito, por partes, esses estudos, e logo depois encetada a construcção dê V. Mee., as suas ordens para que os trabalhos da commissão sejam dirigidos nesse sentido, communicando-me com antecedencia o resultado dos referidos estudos para que se decida qual o methodo de construcção que mais vantagens offerecerá, se por administração, se por empreitada. Fica, outrossim, V. Mee. autorizado a encarregar alguns engenheiros ao serviço dessa linha ferrea, dos estudos mencionados, devendo propor-me a nomeação de quaesquer outros, ou de alguns praticantes engenheiros que se tornem necessarios para a prompta conclusão dos trabalhos.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 93 — DE 23 DE NOVEMBRO DE 1867

Encarrega o Ministro brasileiro em Londres de entrar em accôrdo com a Directoria da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, afim de ser levado a effeito o emprestimo de 150:000\$000, destinado á acquisição de material rodante.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 93 — Rio de Janeiro, 23 de novembro de 1867.

Estando o Governo autorizado a empregar até a quantia de 150:000\$000 em augmento do trem rodante da Estrada de Ferro da Pernambuco, a titulo de emprestimo, á respectiva Companhia, mediante as condições que forem ajustadas para seu reembolso e pagamento dos juros, e não tendo o Superintendente da mesma Estrada poderes para tratar deste objecto, segundo consta de seu officio, o incluso, por copia, encarrego a V. Ex. de entender-se com a Directoria da Companhia acerca da satisfação dessa necessidade e com ella entre em accôrdo tendo por base a formação de um fundo de reserva constituído com uma parte modica de seus dividendos com destino á amortisação dessa divida e ao serviço dos competentes juros, como foi indicado pelo Engenheiro Fiscal da dita Estrada em seu officio, annexo tambem por copia V. Ex. faça especialmente sentir á Directoria que se porventura importa ao Governo Imperial o desenvolvimento do trafego da Estrada, consequencia do augmento do seu trem rodante, a maior conveniencia está da parte da Companhia immediatamente interessada em seu progresso. Sendo este assumpto por sua natureza urgente, aguarde com brevidade o resultado da intelligencia que V. Ex. liver com a mencionada Directoria para ulterior e definitiva deliberação do Governo Imperial.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 15 — DE 16 DE DEZEMBRO DE 1867

Declara que os contractos celebrados pelos Presidentes para construcção das Estradas de Ferro nas mesmas provincias, com ou sem autorisação das Assembléas Provinciaes, devem ser remettidos á Camara dos Srs. Deputados para sua approvação.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1867.

Transmitto a V. Ex. a inclusa copia do termo do contracto celebrado pelo Presidente da Provincia da Parahyba com os Engenheiros Manoel de Barros Barreto e W. Martineau para construcção de uma Estrada de Ferro da cidade de Mamanguape ao porto de Salema na mesma Provincia bem como a proposta sobre o mesmo assumpto feita por Francisco Soares da Silva Retumba.

afim de que se ligue fazer presente á Camara dos Srs. Deputados para que toma taes objectos na consideração que merecerem
Deus Guarde a V. Ex. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.* —
Sr. 1º Secretario da Camara dos Srs. Deputados.

AVISO N. 144 — DE 17 DE DEZEMBRO DE 1867

Os proprietarios de terrenos contiguos ás Estradas de Ferro podem assentar trilhos contanto que se sujeitem ás condições impostas pela Directoria da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — N. 144 — Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1867.

Tendo deferido o requerimento do Barão de Mauá, no qual pede que os trilhos que vai mandar assentar nas terras de sua fazenda em Sapopemba se entronquem com a Estrada de Ferro de conformidade com a informação constante do seu officio de 30 do mez passado; assim lh'o communico para sua intelligencia e governo, podendo portanto celebrar com o dito Barão o contracto, caso sujeite-se ás condições constantes da copia que acompanhou o dito officio.

Deus Guarde a Vm. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.* — Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 147 — DE 17 DE DEZEMBRO DE 1867

Que as contas da garantia de juros devem ser organisadas segundo o methodo praticado no Thesouro Nacional.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — N. 147 — Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1867.

Devolvo a Vm. as inclusas contas da garantia de juros devida pela Provincia do Rio de Janeiro á Estrada de Ferro de D. Pedro II afim de serem reformadas de accordo com o que fôí reclamado pelo Ministerio da Fazenda em Aviso de 11 do corrente, que lhes transmitto por cópia, devendo expedir as convenientes ordens, afim de que se observe d'ora em diante o methodo praticado no Thesouro.

Deus Guarde a Vm. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.* — Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 684 — DE 17 DE DEZEMBRO DE 1867

Os juros do capital garantido á Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo devem ser levados á verba do § 10 do art. 8º da Lei do Orçamento, visto não haver nella verba para tal fim.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1867.

Hlm. e Exm. Sr. — Em resposta ao Aviso de V. Ex. de 20 de setembro ultimo, o qual veio acompanhado de uma copia da

representação feita pela Secção de Escripuração do Thesouro, sobre o pagamento de juros do capital garantido á Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, rogo a V. Ex. que se digne de mandar classificar esta despesa na verba a que se refere o § 10 do art. 8º da Lei do Orçamento do exercício de 1866-67, visto que, não se tendo pedido credito neste exercício para o juro de que se trata, porque não se contava com a abertura da Estrada em fevereiro, póde esta despesa ser feita applicando-se as sobras do referido paragrapho para o pagamento das £ 45.000, em que importaram taes juros até 30 de junho ultimo.

Accresce ainda que na Lei do Orçamento vigente, deduzidas as quantias destinadas para pagamento dos juros das Estradas de Ferro de Pernambuco e Bahia, resta ainda á de S. Paulo uma somma equivalente aos 5 % que o Governo Geral lhe garantiu; no caso, porém, de que ainda assim haja *deficit*, V. Ex. se dignará de communicar-me afim de recorrer ao meio indicado pela Secção de Escripuração. Quanto aos 2 % provinciaes, já fiz ver ao Presidente de S. Paulo a necessidade de satisfazer á Provincia a obrigação que contrahiu com a Estrada de Ferro, e foi-me respondido que esse pagamento não podia ser feito já por não haver credito votado para esse fim, mas que seriam dadas providencias nesse sentido, de que dei conhecimento a V. Ex. em Aviso de 3 do corrente.

Deus Guarde a V. Ex. — *Manoel Pinto de Souza Dantas*. —
Sr. Conselheiro Zacarias de Góes e Vasconcellos.

1868

AVISO N. 1 — DE 2 DE JANEIRO DE 1868

Declara que o Governo não admittê como legal a despesa proveniente de diferenças de cambio nas contas da Estrada de Ferro de Pernambuco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 2 de janeiro de 1868.

Constando-me pelo officio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Pernambuco, incluso por cópia, que a Directoria da mesma Estrada continua a inserir em suas contas de custeio a importancia das diferenças de cambio provenientes das remessas dos seus dinheiros para Londres, e tendo por Aviso de 13 de junho do anno passado, dirigido a essa Legação, declarado terminantemente, que o Governo Imperial não admittia como legal essa despesa, reitero as ordens constantes desse Aviso, afim de que a Directoria faça cessar semelhante abuso.

Deus Guarde a V. Mee. — *Manoel Pinto de Souza Dantas*, — Sr. Encarregado de Negocios do Brasil em Londres.

AVISO N. 1 — DE 8 DE JANEIRO DE 1868

Providencia sobre o prolongamento da Estrada de Ferro de S. Paulo da Jundiaby a Campinas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 8 de janeiro de 1868.

Tenho presente o officio de V. Ex. de 28 de dezembro ultimo em que submettendo á consideração do Governo Imperial a questão do prolongamento da via ferrea dessa Provincia, da cidade de Jundiaby até Campinas, declaro ter a mais firme esperança de levar a effeito esse importante melhoramento por meio da uma Associação organizada nessa Provincia.

Nesse louvavel empenho, consulta V. Ex.: 1º, se estando habilitado por Lei Provincial a garantir 7% aos capitaes que se empregarem nessas obras até a importancia de cinco mil contos pôde contractar a construcção da Estrada com alguma Companhia ou empresario; 2º, se pertence ao Governo Geral somente approvar e autorisar a incorporação da Companhia, ou tambem a celebração de contracto; 3º, finalmente, se no caso affirmativo está o Governo Imperial disposto a conceder á Companhia que se formar os mes-

mos privilegios e favores que no Decreto de 26 de abril de 1856 foram outorgados á Companhia Inglesa.

Em resposta declaro a V. Ex.: primeiro, que uma vez que a Directoria da Companhia Inglesa se recusa formalmente á simples garantia Provincial, tomar a si essa empresa, fica livre ao Governo Imperial contractal-a com qualquer associação ou empresario, con-vindo, porém, antes de tudo que esta Secretaria de Estado tenha presente esse documento official de recusa da Directoria de que falla V. Ex.: sendo, que ao Governo Imperial pertence autorisar e approvar a incorporação da Companhia, bem como a celebração de quaesquer contractos para o prolongamento em questão; terceiro finalmente que o Governo Imperial não duvidará conceder á Companhia que se organizar para o referido prolongamento os privi-legios, isenções e favores que estiverem em suas attribuições, uma vez reconhecida a necessidade de semelhantes concessões para a incorporação da Companhia.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 3 — DE 25 DE JANEIRO DE 1868

Communica a partida de uma comissão do Governo da Bolivia para estudar a região do Rio Madeira e seus afluentes

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PU-BLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1868.

Transmitto a V. Ex. por cópia o officio que me dirigio o Ministro brasileiro em missão especial na Bolivia, participando que no dia 9 de outubro partiram para o interior da Republica as ordens, que o Governo boliviano deu ás autoridades dos lugares mais proximos do Madeira para auxiliarem efficaçamente os Enge-nheiros José e Francisco Keller no desempenho de sua commissão, afim de que V. Ex. dê conhecimento aos mencionados Enge-nheiros.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia do Amazonas.

AVISO-CIRCULAR N. 1 — DE 29 DE JANEIRO DE 1868

Declara que se não forneçam instrumentos aos Engenheiros sem que assignem uma obrigação de restituí-los.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PU-BLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 1868.

Illm. e Exmo. Sr. — Convindo que d'ora em diante se não forneça instrumentos aos Engenheiros nomeados para as commissões, sem que os mesmos assignem a obrigação de restituil-os logo que finde o serviço de que forem encarregados, afim de evitar-se o extravio, e ter-se disponíveis instrumentos para outros trabalhos e commissões: assim o declaro a V. Ex. para sua intelligencia e devida execução.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de

AVISO N. 3 — DE 5 DE FEVEREIRO DE 1868

Trata do capital garantido da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 5 de fevereiro de 1868.

S. M. o Imperador Manda remetter a V. Ex. os papeis sobre os quaes será ouvido amanhã o Conselho de Estado pleno, para consultar com seu parecer especialmente sobre os dous seguintes quesitos:

1º. Convém, nas actuaes circumstancias, fazer o empréstimo de libras 40.000, reclamado pela Directoria da Estrada de Ferro de Pernambuco?

2º. O credito do Thesouro do Brasil em Londres pôde soffrer com a falta do cumprimento da promessa do augmento de (libras 485.660) do capital garantido á mesma Estrada na fórma dos Avisos de 24 de julho de 1862 e 25 de fevereiro de 1864; e exige, na ausencia das Camaras, o cumprimento da mesma promessa?

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Marquez de Olinda.

AVISO S/N — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1868

Trata do empréstimo de £ 40.000 á Companhia da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — S/N — Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1868.

Foram-me presentes os officios confidentiaes de V. S. de 7 e 8 de janeiro ultimo, sob ns. 5 e 6, em que participou haver a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, em data de 2 do mesmo mez, solicitado dessa Legação o empres-

tinio por parte do Governo Imperial, da quantia de libras 40.000 para satisfazer o pagamento de Obrigações, cujo vencimento se approximava, e para o qual estava inhabilitada. Seiente da correspondencia havida entre essa Legação e a mesma Directoria remetida por cópia, da qual se vê que, depois da resposta reiterada de V. S. declarando faltar-lhe autorisação para assentir ao pedido da Directoria, sujeitára esta, em um Memorandum, o assumpto á decisão definitiva do Governo Imperial e accrescentára, depois em carta de 7 do citado mez, que retiraria o seu pedido se do seu bom exito houvesse de resultar o adiamiento ou protelação da solução relativa á garantia do capital adicional, ao que fôra fixado para a referida Estrada, o Governo Imperial approvando o procedimento de V. S. responde-lhe para conhecimento da Directoria que não estando autorizado pelo Poder Legislativo, como é indispensavel para actos de semelhante natureza, acha-se impossibilitado de deferir a pretensão mencionada.

Com relação á garantia do capital adicional, V. S. asseverará á Directoria que o Governo Imperial está no firma proposito de promover, na futura sessão das Camaras, a decisão final do respectivo projecto de Lei, que ainda pende da deliberação do Senado.
Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Egas Muniz de Aragão.

AVISO N. 13 — DE 10 DE FEVEREIRO DE 1868

Declara que será construida por administração a construcção do trecho, 1.^a Estrada de Ferro de D. Pedro II, de Entre Rios a Porto Novo do Cunha.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2.^a Secção — N. 13 — Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1868.

Devolvendo a V. Mee. as propostas apresentadas a essa Directoria para a construcção por empreitada das obras da 3.^a Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, desde Entre Rios até o Porto Novo do Cunha, declaro a V. Mee. para fazer constar aos proponentes, que o Governo Imperial tem por mais conveniente não celebrar actualmente contracto para as referidas obras, preferindo, enquanto não melhorarem as circumstancias financeiras, mandar proseguir na construcção desta parte da linha por administração.

Fica V. Mee. autorizado a proceder desde já neste sentido, devendo realisar toda a redução da despeza que lhe suggerirem os estudos feitos e a experiencia adquirida nas obras executadas até Entre Rios sob a direcção de V. Mee.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 4 — DE 13 DE FEVEREIRO DE 1868

Declara que o empréstimo de 150:000\$000 á Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco não pode ter lugar sem o pagamento do respectivo juro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 13 de fevereiro de 1868.

Em resposta ao officio de V. Ex. com data de 23 de dezembro do anno proximo passado, ao qual acompanharam os do Engenheiro Fiscal e Superintendente da Estrada de Ferro de Pernambuco, declaro a V. Ex. para que o communique áquelle funcionario, que, sendo terminante a disposição do § 10 do artigo 8º da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 não pôde o Governo Imperial assentir á pretensão da Directoria da Companhia da dita Estrada de Ferro em Londres, ao empréstimo de qualquer quantia até 150:000\$000 para augmento do trem rodante sem a condição do competente juro contado do dia do mesmo empréstimo.

Sómente quanto ao reembolso admitirá o Governo Imperial alguma proposta que lhe submitter á Directoria, afim de resolver sobre as condições mais convenientes ao Thesouro Nacional.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 4 — DE 13 DE FEVEREIRO DE 1868

Trata das condições do empréstimo de 150:000\$000 á Companhia da Estrada de Ferro de Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 13 de fevereiro de 1868.

Havendo o Superintendente da Estrada de Ferro de Pernambuco communicado ao Engenheiro Fiscal da mesma Estrada que a Directoria em Londres estava prompta a aceitar o empréstimo de 150:000\$ para augmento do trem rodante, autorizado pelo § 10 do art. 2º da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, com a condição de não pagar juros e de reembolsar o capital com o total do saldo liquido da receita, quando exceder de 7% do capital despendido além de todas as despesas de custeio, declaro a V. Ex. para communicar á referida Directoria que o Governo Imperial não julga admissivel a primeira parte de sua proposta, á vista da expressa terminante disposição do citado art., e que portanto, se não poderá effectuar o adiantamento de qualquer capital até aquella garantia sem a condição de juro contado do dia em que se verifica o seu empréstimo. Dependendo, porém, as condições para o pagamento do juro e reembolso da apreciação do Governo Imperial autoriso a V. S. a entender-se com a mencionada Directoria sobre o assumpto de meu Aviso de 23 de novembro de 1867, avisando os motivos pelos quaes V. S. julgou-se incompetente para tratar

deste negocio, usando a declaração feita em officio de 23 de dezembro do anno findo.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado de Negocios do Brasil em Londres.

AVISO N. 17 — DE 17 DE FEVEREIRO DE 1868

Não attende os pedidos dos portadores das acções da Companhia Mineira Incorporada para levar a effeito a construcção das obras da 3ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 17 — Rio de Janeiro, 17 de fevereiro de 1868.

Foi presente ao Governo Imperial a proposta, em que diversos cidadãos, que haviam subscripto para a incorporação da Companhia Mineira, a qual depois dissolveu-se por deliberação propria, offerceram-se a entrar para o Thesouro Nacional com a importância das acções, a que se tinham obrigado, para ser convertida em Apolices da Divida Publica de 6 %, com destino especial á conclusão das obras da 3ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II; e em resposta declaro que, ouvindo o Governo a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, resolveu não aceitar aquella offerta por equivaler a um emprestimo, que sempre com autorisação do Poder Legislativo se poderá realizar.

O que communico a V. Ex. em additamento ao meu Aviso d. 3 de dezembro do anno proximo passado e para conhecimento dos referidos cidadãos.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Christiano Benedicto Ottoni.

DECRETO N. 4105 — DE 22 DE FEVEREIRO DE 1868

Regula a concessão dos terrenos de marinha, dos reservados nas margens dos rios e dos accrescidos natural ou artificialmente.

Viste o art. 51 § 14 da lei de 15 de novembro de 1834; 3ª da de 12 de outubro de 1833; 37 § 2º da de 3 de outubro de 1834; 11 § 7º da de 27 de setembro de 1860; 34 § 33 e 39 da de 26 de setembro de 1867, relativos á concessão de terrenos de *marinha* e outros de dominio publico, de accrescidos natural ou artificialmente, e para aterros ou obras particulares sobre o mar, rios navegaveis e seus braços;

reconhecendo quanto é importante semelhante concessão, a qual além de conferir direitos de propriedade aos concessionarios, torna

os ditos terrenos productivos e favorece, com o augmento das povoações, e das rendas publicas;

atendendo á necessidade de regular a fórma da mesma concessão no interesse, não só do dominio nacional e privado, como no da defesa militar, alinhamento e regularidade dos cães e edificações, servidão publica, navegação e bom estado dos portos, rios navegaveis e seus braços;

tendo ouvido o parecer das secções reunidas de fazenda e de marinha e guerra do conselho de Estado; e

usando da facultade que me confere o art. 102 § 12 da Constituição;

Hei por bem decretar o seguinte:

Art. 1º. A concessão directa ou em hasta publica dos terrenos de marinha, dos reservados para a servidão publica nas margens dos rios navegaveis, e de que se fazem os navegaveis, e dos accrescidos natural ou artificialmente aos ditos terrenos, regular-se-ha pelas disposições do presente decreto.

§ 1º. São terrenos de *marinha* todos os que, banhados pelas aguas do mar ou dos rios navegaveis, vão até a distancia de 15 braças craveiras (33 metros) para a parte de terra, contadas desde o ponto a que chega o proamar médio.

Este ponto refere-se ao estado do lugar no tempo da execução da lei de 15 de novembro de 1831, art. 51 § 14 (instruções de 14 de novembro de 1832, art. 4º.)

§ 2º. São terrenos reservados para a servidão publica nas margens dos rios navegaveis e de que se fazem os navegaveis, todos os que, banhados pelas aguas dos ditos rios, fóra do alcance dos marés, vão até a distancia de 7 braças craveiras (15,4 metros) para a parte de terra, contadas desde o ponto médio das enchentes ordinarias (lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, art. 39).

§ 3º. São terrenos accrescidos todos os que natural ou artificialmente se tiverem formado ou formarem além do ponto determinado nos §§ 1º e 2º para a parte do mar ou das aguas dos rios (Res. do Cons. de 31 de janeiro de 1852 e lei n. 1114 de 27 de setembro de 1860, art. 11 § 7º).

§ 4º. O limite que separa o dominio maritimo do dominio fluvial para o effeito de medirem-se e demarcarem-se 15 ou 7 braças, conforme os terrenos estiverem dentro ou fóra do alcance das marés, será indicado pelo ponto onde as aguas deixarem de ser salgadas de um modo sensivel, ou não houver depositos marinhos, ou qualquer outro facto geologico, que prove a acção poderosa do mar.

§ 5º. Ao ministro da fazenda na côrte e provincia do Rio de Janeiro, ouvido o ministro da marinha, e aos presidentes nas provincias, ouvidas as capitancias dos portos, e com approvação do ministro da fazenda, compete fixar o referido limite, ficando todavia salvo os direitos de terceiro.

Art. 2º. Os requerimentos para concessão de terrenos accrescidos natural ou artificialmente ou para aterros e quaesquer obras particulares sobre o mar, rios navegaveis e seus braços (leis de 12 de outubro de 1833, art. 3º; n. 1114 de 27 de setembro de 1860, art. 11 § 7º e n. 1507 de 26 de setembro de 1867, art. 39), serão dirigidos na côrte ao ministro da fazenda, e nas provincias aos presidentes, por intermedio das camaras municipaes dos respectivos districtos.

§ 1º. Os pretendentes instruirão os seus requerimentos, além dos títulos e documentos, que entenderem a bem de seus interesses, com a planta demonstrativa da extensão e confrontação dos terrenos ou dos aterros ou obras, que tencionarem fazer, especificando a sua natureza e o modo e prazo de levá-los a effeito.

§ 2º. As referidas plantas deverão ser traçadas na escala de 1:200, os detalhes de 1:100, e os perfis e côrtes de 1:50, referindo-se ao metro e bem assim indicar os planos e projectos de obras publicas geraes, provinciaes e municipaes, na localidade.

Art. 3º. As camaras municipaes, logo que forem apresentados os requerimentos, examinal-os-hão, especialmente sob o ponto de vista do alinhamento e regularidade dos cães e edificações, da servidão e logradouros publicos, ou de outros interesses municipaes, informandê circumstanciadamente a tal respeito ao ministro da fazenda na côrte, e aos presidentes nas provinciaes, e emittindo a sua opinião sobre a possibilidade e vantagens da concessão.

Paragraphe unico. As camaras municipaes terão muito em attenção os planos e projectos de obras geraes, provinciaes e municipaes ou logradouros publicos estabelecidos ou que seja conveniente estabelecer na localidade.

Art. 4º. O ministro da fazenda na côrte e provincia do Rio de Janeiro, e os presidentes nas demais provinciaes, requisitarão, estes á respectiva capitania do porto, e aquelle ao ministro da marinha a declaração de que trata o art. 13 do regulamento de 19 de maio de 1846, a bem da navegação e bom estado dos portos e dos estabelecimentos navaes e dos rios navegaveis e seus braços, ouvindo tambem o ministerio da guerra, ou a primeira autoridade militar nas provinciaes no interesse da defesa do imperio, quando os terrenos estiverem situados e os aterros e obras tiverem de fazer-se nas proximidades das fortalezas e estabelecimentos militares.

Art. 5º. Ouvidas as autoridades de que tratam os artigos antecedentes, e informados os requerimentos, com audiencia afinal dos procuradores fiscaes; pelas repartições de fazenda, a cujo cargo se acharem os proprios nacionaes, o ministro da fazenda na côrte e provincia do Rio de Janeiro, ouvindo o tribunal do thesouro nacional, e os presidentes nas demais provinciaes, poderão, segundo a localidade e as circumstancias, conceder ou não os terrenos e aterros, como entenderem conveniente, observando, porém, no caso de resolverem concedel-os, as regras sobre as preferencias estabelecidas no art. 16, impondo as condições que parecerem vantajosas para aproveitamento dos terrenos, mas deixando sempre salvo o prejuizo de terceiro.

Paragraphe unico. Sendo o terreno pretendido por mais de um individuo que não tenha a seu favor o direito de preferencia garantido pelo art. 16, ou dado o caso de perda do mesmo direito na fórma de art. 18, o dominio util do terreno será posto em hasta publica, nos termos do art. 34 § 37 da lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, perante o tribunal do thesouro nacional na côrte e provincia do Rio de Janeiro e as thesourarias de fazenda das demais provinciaes.

Art. 6º. Deliberada a concessão, proceder-se-ha á medição e avaliação dos terrenos accrescidos ou da área, que tiverem de occupar os aterros e obras, correndo as despezas por conta dos pretendentes, e devendo attender-se na avaliação, a favor dos que as hou-

verem feito ou emprehenderem, ás benfeitorias e aos aterros e obras, que tenham dado ou derem maior valor aos terrenos, afim de se marcar o fóro nos termos da legislação em vigor.

Art. 7º. Concluida a medição, e avaliação, de que trata o artigo antecedente, a secretaria da fazenda e as secretarias das thesourarias, precedendo deliberação superior, expedirão os titulos de concessão, devendo ser assignados estes pelo ministro da fazenda na côrte e provincia do Rio de Janeiro, e pelos presidentes nas demais provincias.

Art. 8º. As plantas, a que se refere o art. 2º, serão archivadas nas repartições do thesouro e thesourarias de fazenda a que pertencerem os negocios relativos aos proprios nacionaes, lançando-se nos livros respectivos a data da concessão e do titulo, o nome do concessionario, para a todo o tempo se verificar a extensão dos terrenos e suas confrontações, ou a dos aterros e obras concedidas.

§ 1º. As alterações propostas nas informações das autoridades e repartições, sendo approvadas, e as que tiverem logar quando se resolver definitivamente sobre a concessão, serão indicadas nas plantas pelos engenheiros das mesmas repartições.

§ 2º. As partes interessadas poderão, independente de requêrimento, extrahir cópia das referidas plantas, para o que lhes serão franqueadas nas repartições de fazenda, sob a responsabilidade dos empregados, que tiverem cargo de guardal-as.

Art. 9º. As disposições dos artigos precedentes são extensivas aos requerimentos:

1º. Para concessão de terrenos propriamente de *marinha* (art. 1º § 1º), que não se acharem comprehendidos no districto do município da côrte.

2º. Para concessão de terrenos situados na zona da servidão publica dos rios navegaveis e de que se fazem os navegaveis (artigo 1º § 2º).

Art. 10. Os aforamentos de terrenos de *marinha* comprehendidos no districto da côrte e do mangue vizinho á Cidade Nova (lei de 3 de outubro de 1834, art. 37 § 2º) continuarão a ser feitos pela illma. camara municipal da Côrte, e submettidos á approvação do ministro da fazenda, o qual, a respeito dos terrenos de *marinha*, ouvirá previamente o ministro da guerra, quando se derem as circumstancias da parte final do art. 4º, e o da *marinha*, para os effectos do art. 13 do regulamento de 19 de maio de 1846, sendo necessario.

§ 1º. As plantas dos terrenos de *marinha* e do mangue, exhibidas na conformidade do art. 2º §§ 1º e 11, serão archivadas no thesour de a repartição a cujo cargo estiverem os proprios nacionaes,

§ 2º. Os titulos de aforamento dos referidos terrenos combinarão a ser expedidos pela illma. camara municipal.

Art. 11. A primeira transferencia dos terrenos de *marinha*, ou nas margens dos rios, ou accrescidos situados na côrte e provincias, que se tiver de effectuar depois da publicação do presente decreto por titulo dependente de licença do senhorio directo, será precedida de apresentação da planta, de que trata o art. 2º por occasião de requerer-se a referida licença.

Parapho unico. Effectuando-se a transferencia por titulo

testamentario, ou successivo, ou outro, que não dependa de licença do senhorio directo, os terrenos não serão averbados em nome de quem os houver adquirido, sem a exhibição da referida planta.

Art. 12. As disposições deste decreto, na parte relativa aos que emprehenderem aterros e obras sobre o mar, rios navegaveis e seus braços, comprehendem os que, tendo concessão legitima para os ditos aterros e obras, quizerem fazer uso della depois da sua publicação.

Parapho unico. Nas concessões feitas sem onus de fóro, guardar-se-hão as clausulas respectivas.

Art. 13. As companhias ou emprezarios, singulares ou collectivos, de obras publicas geraes, provinciaes ou municipaes, de navegação, ou quaesquer outros que tiverem obtido concessão de terrenos de *marinha* ou nas margens dos rios, ou accrescidos e aterros, ficam obrigados no prazo de seis mezes, contados da data da publicação deste decreto, a apresentar á camara municipal do districto, para ser transmittida ao ministro da fazenda na côrte, e aos presidentes de provincia, a planta dos terrenos de que se acham de posse, com as precisas declarações da extensão e confrontações na forma do art. 2º.

Parapho unico. A disposição deste artigo é extensiva ás concessões que de ora em diante se fizerem ás referidas companhias ou emprezarios, contando-se o prazo de seis mezes da data da publicação dos actos legislativos ou executivos em que se tiverem concedido os terrenos e aterros.

Art. 14. As repartições de fazenda a cujo cargo estiverem os proprios nacionaes, depois de ouvidas as autoridades competentes, na conformidade dos arts. 4º e 10, intimarão pessoalmente, sendo possivel, e por edital de 30 dias, os posseiros confinantes e outros interessados para dentro de um prazo, que poderá ser prorogado, reclamarem perante o ministro da fazenda na côrte e na provincia do Rio de Janeiro e os presidentes nas demais provincias, o que entenderem a bem de seus direitos, sob pena de perda de preferencia garantida pelo art. 16.

§ 1º. Os posseiros, confinantes e outros interessados poderão, não obstante a disposição deste artigo, oppôr-se á concessão, declarando os motivos e exhibindo os precisos documentos, perante as camaras municipaes, e até o fim do prazo marcado perante os presidentes das provincias e o ministro da fazenda.

§ 2º. Fica especialmente recommendado ás camaras municipaes, capitania dos portos, repartições de fazendas e outras autoridades, por occasião da remessa dos requerimentos á autoridade superior, informarem ao ministro da fazenda e aos presidentes das provincias sobre os litigios de que tiverem conhecimento pendentes de decisão do poder judicial entre os pretendentes e os posseiros, confinantes ou quaesquer interessados a respeito da propriedade, servidão ou posse nos terrenos e suas hemicitorias, nos aterros e quaesquer outras obras, ou de direitos resultantes da natureza do local.

Art. 15. São da competencia exclusiva da jurisdicção administrativa as questões:

1º. Sobre a validade da concessão em relação ás formalidades do presente decreto, interpretação do titulo e cumprimento das condições impostas pela administração aos concessionarios.

2º. Sobre o direito de preferencia á concessão garantido aos posseiros e outros confrontantes dos terrenos (arts. 16, 17 e 18).

3º. Sobre a avaliação dos terrenos, feita por arbitros, para o pagamento de fóro (instruções de 14 de novembro de 1832, art. 10).

§ 1º. As questões de que tratam os ns. 1º e 2º deste artigo serão decididas pelo ministro da fazenda na côrte e provincia do Rio de Janeiro, e nas demais provincias pelo presidente, com recurso para o conselho de Estado (regimento de 5 de fevereiro de 1842, arts. 45 e 46, e aviso de 14 de janeiro de 1860).

§ 2º. As questões de que trata o n. 3º serão decididas pelo ministro da fazenda na côrte e provincia do Rio de Janeiro, e pelas thesourarias nas demais provincias, com recurso para o mesmo ministro e deste para o conselho de Estado, nos termos do paragrapho anterior.

§ 3º. As deliberações do ministro da fazenda e dos presidentes nos casos dos §§ 1º e 2º serão precedidas de audiencia do tribunal do thesouro nacional na côrte e provincia do Rio de Janeiro, e das thesourarias nas demais provincias.

Art. 16. Tem preferencia á concessão dos terrenos de *marinha* e outros a que se refere o presente decreto:

1º. Nas suas respectivas testadas e frentes, os que ali tiverem estabelecimentos de sua propriedade, como trapiches, armazens e outros semelhantes, dependentes de franco embarque e desembarque.

2º. Nas mesmas circumstancias os posseiros, na supposição de lhes pertencerem os terrenos e fazerem parte de suas fazendas, sítios ou outras propriedades contiguas.

3º. Os que tiverem arrendado ou afórado os terrenos como parte de sua propriedade, em concurrença com os arrendatarios ou foreiros, ainda que estes tenham hemfeitorias.

4º. Os posseiros de terrenos contiguos a terras devolutas, havendo hemfeitorias.

Paragrapho unico. Se a fórma do littoral do mar ou margem do rio, por sua curvatura ou outra circumstancia não permittir que a concessão seja da extensão correspondente á testada ou frente, poderá conceder-se o terreno proporcionalmente aos confinantes, ou reservar-se para uso commum dos mesmos confinantes ou para logradouro publico, como fór mais conveniente.

Art. 17. A preferencia, de que trata o artigo precedente, não tem logar a respeito dos terrenos de *marinha*, ou nas margens dos rios ou accrescidos, não occupados ou possuidos, quando estiverem contiguos a estrada, rua ou outro caminho de servidão publica.

Paragrapho unico. Em igualdade de circumstancias, serão preferidos os proprietarios dos terrenos fronteiros, que pegarem do lado de terra com a mesma estrada, ruas ou caminhos publicos.

Art. 18. Resolve-se a preferencia pela perda do direito, findo o prazo do art. 14, sem reclamação, opposição ou protesto perante a autoridade administrativa competente, salvo havendo litigio sobre a propriedade, servidão ou posse.

Art. 19. As questões sobre propriedade, servidão e posse, ainda que resultantes da natureza do local, ou fundadas em concessões anteriores, são da competencia exclusiva dos tribunaes.

§ 1º. O ministro da fazenda na côrte e provincia do Rio de Janeiro, e os presidentes nas demais provincias, não obstante qualquer litigio, farão demarcar competentemente o ponto de onde se

devem contar as 15 braças, que constituem a zona da *marinha*, ou as 7 braças da servidão publica nas margens dos rios, mas suspenderão a concessão ou a expedição do titulo até decisão final perante os tribunaes.

§ 2º. A medição e demarcação dos terrenos de *marinha* e outros, de que trata o presente decreto, é da attribuição exclusiva da autoridade administrativa. Nenhuma duvida ou opposição, que occorreg entre os concessionarios, posseiros ou pretendentes, e quaesquer pessoas que por serem confinantes ou por qualquer outro motivo, queiram obstar, poderá impedir ou suspender a diligencia da medição e demarcação, nem mesmo quando se apresente despacho de qualquer autoridade, que não seja do ministro da fazenda na côrte e provincia do Rio de Janeiro, e dos presidentes nas demais provincias, ficando salvos os direitos de propriedade particular, nos termos deste artigo.

§ 3º. As questões, a que se refere este artigo, poderão ser julgadas pela autoridade judiciaria ainda depois da concessão ou expedição do titulo.

O ministro da fazenda, e os presidentes de provincias, decidindo o litigio, resolverão como fôr de justiça sobre a concessão, declarando-a de nenhum effeito, quando esta providencia deva ter lugar em vista do julgado dos tribunaes sobre a questão de propriedade, servidão ou posse.

Art. 20. As capitancias dos portos e as camaras municipaes, estas na fórma de suas posturas e aquellas na do seu regulamento, não consentirão quaesquer construcções, aterros e obras sobre o mar, rios navegaveis e seus braços, ou sobre os terrenos do dominio publico, de que trata o presente decreto, sem concessão ou contra o modo e condições autorizadas nas licenças das camaras municipaes e declarações das capitancias dos portos, fazendo-se logo effectivas contra os transgressores as penas de multa e demolição das obras, comminadas no mesmo regulamento e posturas.

Zacarias de Góes e Vasconcellos, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 22 de fevereiro de 1868, 47º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Zacarias de Góes e Vasconcellos.

PORTARIA — DE 22 DE FEVEREIRO DE 1868

Manda observar as Instrucções geraes das commissões de estudos para a redacção de projectos de vias ferreas e estradas de rodagem de primeira classe.

Sua Magestade o Imperador Ha por bem que, de ora em diante, se observe as seguintes instrucções geraes das commissões de estudos para redacção de projectos das vias ferreas e estradas de ro-

dagem de 1ª classe, as quaes com esta baixam assignadas pelo
Conselheiro Director da 2ª Directoria desta Secretaria de Estado.
Palacio do Rio de Janeiro, em 22 de fevereiro de 1868. —
Manoel Pinto de Souza Dantas.

**Instrucções geraes das Comissões de estudos para a redacção
de projectos das vias ferreas e estradas de rodagem de
1ª classe.**

CAPITULO I

Da composição das Comissões

Convindo que as comissões de estudo para redacção de projectos das vias ferreas ou das estradas de rodagem de 1ª classe, funcionem sob um ponto de vista uniforme e forneçam, além dos documentos indispensaveis ao trabalho e orçamento das mencionadas estradas, outros necessarios á revisão das cartas geographicas; e bem assim recolham dados estatísticos sobre a população e produção, preparem elementos para futuras cartas geologicas e mineralogicas e informem circunstanciadamente sobre a climatologia, agricultura, etc., da zona das operações; deverão, d'ora em diante, essas Comissões compor-se:

- 1º. De um Engenheiro em Chefe Director Geral de todos os trabalhos.
- 2º. De quatro secções subordinadas, formadas de Engenheiros e auxiliares com conhecimentos especiaes aos fins de cada secção.

CAPITULO II

Do Chefe da Comissão

O Engenheiro em Chefe é responsavel pelo bom andamento dos trabalhos da Comissão, e a elle compete:

- 1º. Propor a nomeação e exoneração de todo o pessoal que tiver de servir debaixo de sua direcção;
 - 2º. Requisitar do Governo o material, instrumentos de engenharia e meios necessarios ao desempenho da Comissão;
 - 3º. Distribuir o trabalho pelas diversas secções, marcando os que de preferencia convém executar por cada secção independente ou por todas reunidamente;
 - 4º. Informar em cada mez ao Governo da marcha do serviço, enviando extractos diarios dos trabalhos das secções;
 - 5º. Fazer cumprir em todas as suas partes as presentes instrucções;
 - 6º. Organisar o relatorio geral.
- O Chefe da Comissão terá sob suas ordens immediatas um adjunto, servindo de Secretario e Archivista, e os mais auxiliares, cuja necessidade demonstrar ao Governo.

Dos trabalhos das secções

As quatro secções de que se trata no cap. 1º occupar-se-hão especialmente:

A 1ª, de todos os trabalhos astronómicos e geodesicos a fazer dentro da zona da exploração;

A 2ª, de todos os trabalhos topographicos, traço, redacção de projectos e orçamentos das estradas a estudar;

A 3ª, da organização dos dados estatísticos relativos á população, produção e movimento sobre a viação existente;

A 4ª, da descrição geologica e mineralogica dos terrenos atravessados pela Commissão, occupando-se igualmente da climatologia e agricultura.

Segundo a importancia das Commissões, as secções acima enumeradas, terão mais de um membro, ou mais de uma secção, ficando a cargo de um só individuo.

Cada secção terá registro diario de seus trabalhos e fornecerá relatorio especial.

Em todas as medições e calculos observar-se-ha o systema metrico.

1ª Secção

Dentro da zona que fôr determinada e em largura nunca inferior a seis kilometros para cada lado do eixo da linha a estudar, a secção fará as observações necessarias para a determinação das latitudes e longitudes dos lugares e povoados mais importantes, de modo que as distancias entre os pontos de observação jamais excedam a 18 kilometros.

Os processos a empregar serão os mais aperfeiçoados e ao mesmo tempo os mais expeditos, recommendados pela sciencia.

As triangulações a fazer abrangerão uma zona nunca inferior a 10 kilometros de largura; serão ligadas, ao menos, a duas bases, medidas com toda a precisão, sendo uma de origem e outra de fecho.

Os pontos que servirem de observatorios e estações para a medição dos angulos, serão solidamente marcados sobre o terreno com pilares de alvenaria, de modo a poderem servir em qualquer tempo á continuação deste trabalho para qualquer dos lados da zona das operações.

Em todas as estações, determinar-se-hão as alturas acima do nivel médio do mar, tanto geodesica como barometricamente.

Todos os pontos determinados astronómica ou geodesicamente, serão referidos ao Observatorio do Castello do Rio de Janeiro.

A secção deverá fornecer os documentos seguintes:

1º. Desenho do canevas-geodesico na escala de 1:10.000 ou 1:20.000;

2º. Registro das observações astronomicas e calculos respectivos;

3º. Registro da medição das bases;

4º. Registro da medição dos angulos;

5°. Registro dos calculos concernentes á resolução de triangulos;

6°. Quadro das coordenadas dos vertices dos triangulos e latitude, longitude e altitude;

7°. Relatorio especial.

Neste ultimo documento, a secção descreverá os processos que empregar; indicará as difficuldades encontradas e recommendará os meios que a pratica de lugares demonstrar terem sido mais exactos e expeditos.

Para uniformisar os documentos, que as Commissões devem apresentar, o Governo fornecerá os modelos necessarios.

2ª Secção

Antes de executar os trabalhos de estudos definitivos, o Chefe da Commissão, acompanhado dos membros desta secção e das outras (quando o julgar conveniente) procederá a um reconhecimento geral dos terrenos entre os pontos obrigados que, pelo Governo, forem determinados.

Nesta exploração preliminar, que terá por fim principal escolher a direcção sobre a qual convém fazer os estudos definitivos, a secção, auxiliada pelas cartas e mappas das localidades, informações dos moradores, etc., lançará uma ou mais linhas de reconhecimento, empregando para esse fim os instrumentos unicamente nos lugares em que a inspecção visual fôr insufficiente.

Neste caso recommenda-se o uso do theodolito universal de Stampfer, como o mais exacto e apropriado, por fornecer do centro das estações, além das distancias, todos os dados em planimetria e altitude.

Os documentos obtidos pelos reconhecimentos preliminares, não serão objecto de relatorios especiaes, salvo os casos em que o Governo o ordenar.

Escolhida a direcção geral sobre a qual se deve proceder a estudos definitivos do traço (quando se tratar de Estradas de Ferro), a secção deverá ter em vista não exceder, para os declives o maximo de 2 %.

Este limite poderá elevar-se, em casos muito especiaes, como: o atravessamento de uma serra, a 3 %; mas tanto no primeiro como no segundo caso, deverão esses maximos ser accumulados em um trecho da linha, de modo que seja o mais economico possivel o emprego das locomotivas especiaes. Os raios das curvas, em caso algum, serão inferiores a 200 metros. Este limite será empregado de modo que entre duas curvas, dispostas em sentido contrario, se interponha, ao menos, uma extensão de 100 metros de alinhamento recto, ou curva de raio, nunca inferior a 1.000.

Todas as vezes que o Chefe da Commissão, tendo em consideração a importancia do futuro trafego da linha e as suas despesas de primeiro custo, entender que, por motivos de economia, convirá alterar os limites antes marcados, tanto para os declives como para as curvas; exporá ao Governo as razões que reclamam essas alterações, apresentando traços e organogramas comparativos.

A largura normal do leito da Estrada, para o assentamento de via singela, será de quatro metros, entre os pés dos taludes das cavas, cristados, aterros, guardas das pontes e pés direitos dos tunneis.

Nos casos em que a Estrada tiver de ser executada em rocha, a largura do leito poderá descer a 3m,50.

Os taludes normaes das cavas serão de 1 ½ de altura para 1 de base: poderão, todavia, afastar-se deste limite para mais ou menos, conforme a consistencia dos terrenos.

A Secção terá em vista que a Estrada possa, para o futuro, admitir via dupla, e, nesta conformidade, fará o calculo das desapropriações, além de especificar-as igualmente para a via singela.

As obras d'arte a projectar serão solidas, não devendo em caso algum applicar-se-lhes ornatos de custo.

As estações e mais edificações necessarias ao serviço, serão proporcionadas ao movimento dos lugares em que tiverem de ser estabelecidas.

Essas edificações serão sempre feitas de alvenaria ou ferro, evitando-se em todo caso despezas com ornamentos inuteis.

As construcções de madeiras serão toleradas quando se mostrar impossibilidade ou grande custo das primeiras.

Nas estradas de rodagem de 1ª classe, a largura util entre as arestas superiores das valletas nas cavas e pés das banquetas nos aterros, será de sete metros.

Os declives não deverão normalmente exceder a 3% e só em casos muito especiaes poderão ser elevados a 4% em extensões nunca superiores a 200 metros.

Os raios minimos das curvas serão de 50 metros.

A secção deverá apresentar os documentos seguintes:

1º. Planta geral da Estrada na escala de $\frac{1}{10.000}$ a $\frac{1}{20.000}$, abrangendo a faixa da triangulação;

2º. Planta dos detalhes do traçado na escala de $\frac{1}{500}$ a $\frac{1}{1.000}$;

3º. Perfil longitudinal da linha definitiva nas escalas de $\frac{1}{200}$ para as alturas, e $\frac{1}{2.000}$ nos desenvolvimentos horisontaes;

4º. Perfis transversaes definitivos na escala de $\frac{1}{200}$;

5º. Caderno das cubaturas e movimentos de terras;

6º. Relação das obras d'arte e seus typos;

7º. Orçamentos geral e dos detalhes;

8º. Relatorio descriptivo.

As plantas definitivas da Estrada de Ferro serão ligadas aos pontos da triangulação.

As folhas que tiverem de receber os traços de detalhe terão 1,20 de comprimento por 0,75 de largo: serão quadriculadas a 100m. Em cada divisão hectometrica terão nas margens as cotas de latitude e longitude em relação a um ponto rigorosamente determinado.

As plantas de detalhe, deverão conter as linhas de explorações, as projecções cotadas dos perfis transversaes, o traço da linha definitiva com indicações dos pontos de tangencia, raios das curvas, origens e fins dos declives, cotas dos alinhamentos rectos e curvos e os accidentes notaveis do terreno, casas, estabelecimentos rurales, ou outros com designação do fim a que se destinam, proprietarios, etc.

O perfil longitudinal da linha definitiva deverá conter a indicação do plano de referencia, em relação ao nível médio do mar; as cotas do terreno e do projecto; as alturas de cava e aterros; as distancias de cada interperfil; os alinhamentos, os declives e seus desenvolvimentos.

Os perfis transversaes serão cotados em todas as inflexões do terreno e conterão inscriptas as superficies que tiverem de servir ao calculo de volume das cavas e aterros.

O caderno das cubaturas deverá conter, além dos volumes de cada interperfil, a distribuição das terras e seus transportes médios, indicando sempre que fôr possível a classificação dos materiaes a remover.

Os typos das obras d'arte correntes, taes como: bocieiros, aqueductos e pontilhões, serão préviamente fixados e conterão, além das cubaturas especificadas de cada uma de suas partes, os competentes detalhes estimativos.

Os orçamentos a apresentar, pela secção, deverão ser o mais detalhados possível. As verbas das despezas serão classificadas nos seguintes artigos especiaes:

- 1º. Estudos e redacção de projectos;
- 2º. Aquisição de terrenos e indemnisações concernentes;
- 3º. Movimentos de terras;
- 4º. Obras d'arte;
- 5º. Separação da Estrada de Ferro dos terrenos adjacentes;
- 6º. Edificações diversas, necessarias ao trafego;
- 7º. Via ferrea e accessorios;
- 8º. Material rodante;
- 9º. Telegrapho electrico;
10. Despezas eventuaes.

Estes artigos terão as subdivisões que forem necessarias para cada caso especial.

Na organização de subdetalhes dos orçamentos, a secção considerará os materiaes e mão de obra pelos preços correntes da localidade em que tiverem de ser executados os trabalhos.

No relatório descriptivo a secção fará menção circumstanciadamente da viação existente, natural ou artificial, do meio de transporte empregado e preços de custo, da relação em que ficará essa viação com o novo projecto; da conveniencia da abertura de novas estradas ou aperfeiçoamentos necessarios á viação existente, sua facilidade, etc., e tudo mais que possa directa ou indirectamente conduzir maior copia de productos á via ferrea em projecto.

Fará, outrossim, menção especial dos materiaes existentes nas localidades com que se poderá contar; seus preços correntes, operarios disponiveis, salarios, etc.

3ª Secção

Os trabalhos de estatistica que incumbem á esta Secção, abrangerão não só os municipios atravessados pela via ferrea a estudar, mas também os circumvizinhos a que ella directamente interessa.

Os dados principaes a recolher serão agrupados de modo que, por cada municipio, se possa immediatamente ver:

- 1°. A extensão em hectares;
 - A superfície (proximamente) cultivada e a que tempo;
 - A que está abandonada por se julgar cansada;
 - A que ainda está coberta de matias;
 - O preço das terras, segundo o seu estado;
 - 2°. A quantidade e natureza de productos de exportação e de consumo na localidade;
 - 3°. A população total:
 - Livre;
 - Escrava;
 - Empregada especialmente na agricultura;
 - Empregada em outros trabalhos.
 - 4°. O movimento dos transportes nas vias de comunicação atravessadas pelo novo projecto especificando as quantidades exportadas e importadas e seus destinos.
 - 5°. Notícia sobre os pesos e medidas usadas nas localidades e suas relações com o systema metrico.
- Não sendo possível traçar de ante-mão limites rigorosos aos detalhes dos artigos precedentes, deverá, todavia, a Secção proceder com o maior empenho na coordenação de tudo quanto possa interessar as subdivisões dos sobreditos artigos.
- No relatório especial que tem de apresentar, a secção descreverá os meios empregados para obter os dados estatísticos, indicando com clareza os algarismos que por falta de meios de acção da Comissão, não puderem merecer completa confiança.
- Nestes casos, a secção fará menção das ordens, regulamentos ou leis, cuja execução lhes parecer mais efficaz para dar ás informações estatísticas a exactidão desejavel.

4ª Secção

A 4ª Secção descreverá em minucioso relatório a formação geologica dos terrenos abrangidos pela zona das explorações. As direcções dos valles, serras e sublevações serão determinadas. Os rios e correjos serão especialmente mencionados, avaliando-se o volume das suas aguas em tempos normaes e extraordinarios; e bem assim a possibilidade do seu aproveitamento sob o ponto de vista industrial.

A Secção designará os jazigos mineraes, aguas thermaes, ou quaesquer outras riquezas naturaes por aproveitar, indicando os meios a empregar e as vantagens a colher por industrias concernentes a essas riquezas.

Pará circumstanciada exposição das minas em actividade de serviço. Mencionará as que se acham abandonadas, expondo os motivos que a isso obrigaram. Descreverá os climas da zona das explorações, fazendo observações meteorologicas com a possível regularidade e colhendo as informações precisas dos habitantes.

Tratará de indagar sobre as secas e enchentes, expondo os motivos a que julgar deverem ser attribuidos.

Tratando da agricultura, a secção designará os productos de preferencia cultivados nas localidades; descreverá os processos empregados e os aperfeiçoamentos de que são susceptiveis. Indicará as vantagens dos estabelecimentos de novas industrias agricolas ou pastoris a que se prestem os terrenos; bem como os lugares que

lhe parecerem mais adequados ao estabelecimento de nucleos coloniacs.

Fará especial menção das contrariedades experimentadas pelas culturas existentes, quer provenham de inconstancias atmosphericas, insectos ou enfermidades a que sejam sujeitas; inundações, secas ou outros motivos; indicando as causas a que se deva attribuir o mal e os meios que entender mais praticos para removel-o.

Tratará, finalmente, de fazer a mais exacta exposição do estado da agricultura da zona das explorações, comparativamente com épocas anteriores, indicando os motivos a que se deve attribuir a sua decadencia ou desenvolvimento.

CAPITULO IV

O relatório geral do Chefe da Commissão, deverá abranger todas as questões impostas ás secções de trabalho e mais as que, em instrucções especiaes, forem ordenadas, debaixo dos pontos de vista politico, strategico, administrativo, etc., de modo a poder informar com precisão ao Governo sobre as vantagens, importancia, preço de custo, modo de execução mais conveniente, tempo para a conclusão das obras, receita e lucros provaveis da via de communicação a estudar.

Este relatório será acompanhado dos relatórios "speciaes de cada secção e documentos concernentes.

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 22 de fevereiro de 1868. — O Director, *Manoel da Cunha Galvão*.

AVISO N. 9 — DE 7 DE MARÇO DE 1868

Declara que a taxa do cambio de 23 3/4 é a que deve ser applicada para pagamento do premio devido aos empresarios da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 9 — Rio de Janeiro, 7 de março de 1868.

Em resposta ao officio de V. Ex. datado de 27 de dezembro do anno passado perguntando qual a taxa do cambio porque devia ser pago o premio conferido aos empresarios da Estrada de Ferro dessa Provincia, declaro-lhe que a taxa não pode ser outra senão a expressa no artigo 3º do contracto de 7 de julho approvedo pelo Decreto n. 2950 de 10 do mesmo mez de 1862, isto é, a de 23 3/4 dinheiros esterlino por mil réis, segundo as cotações da praça do Rio de Janeiro no dia 16 de fevereiro de 1867, em que realison-se a recepção das obras da Estrada, e foi ella franqueada a transitio publico.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 5 — DE 9 DE MARÇO DE 1868.

Determina aos engenheiros encarregados de estudar a zona do Rio Madeira que verifiquem se é preferivel á construcção de uma estrada a abertura de um canal communicando o alto e o baixo Madeira.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 9 de março de 1868.

Foi-me presente o officio não assignado, de V. Ex. com data de 17 de janeiro ultimo, em que trata do serviço a cargo dos Engenheiros Kellers, em commissão n'essa Provincia, e lido do seu conteúdo, declaro a V. Ex. que á vista de informações prestadas por pessoa que, por conhecimento proprio conheceu o rio Madeira e as difficuldades naturaes do seu leito, determino aos referidos Engenheiros que nos exames commettidos aos seus estudos, verifiquem se é preferivel á construcção de uma estrada a abertura de um canal entre o alto e o baixo Madeira, e orçam a competente despeza.

Quanto ao vapor pedido pelos Engenheiros mencionados, é necessario que V. Ex. informe se as exigencias do serviço não são attendidas mediante canoas convenientemente tripuladas, ou, no caso negativo, empregando-se o vapor Jumpensen que opportunamente será reclamado da Presidencia da Provincia do Pará, emquanto não fór destinado ao mesmo fim uma lancha a vapor que hei de requisitar do Ministerio da Marinha.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas

Sr. Presidente da Provincia do Amazonas.

AVISO N. 31 — DE 21 DE MARÇO DE 1868

Concede á Companhia Valenciana uma redução de 40 por cento na tarifa da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 31 — Rio de Janeiro, 21 de março de 1868.

Tendo nesta data concedido á Companhia União Valenciana uma redução de 40 % sobre os preços marcados nas tabellas da Estrada de Ferro de D. Pedro II para os materiaes importados com destino ao ramal de Valença, assim lhe declaro para seu conhecimento e governo.

Deus Guarde a Vm.

Manoel Pinto de Souza Dantas

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 15 — DE 3 DE ABRIL DE 1868.

Resolve o pedido de prorrogação do prazo do privilegio concedido para a construção a Estrada de Ferro do Rio Grande, estação da Estrada do Ferro de Santos a Jundiaty, á Freguezia da Escada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 15 — Rio de Janeiro, 3 de abril de 1868.

Informando o requerimento em que o Barão de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo pedem prorrogação do prazo do privilegio concedido por Decreto de 28 de fevereiro de 1866 para organisar uma Companhia que construa um ramal da Estrada de Ferro dessa Provincia, da Estação do Rio Grande á freguezia da Escada, declarou V. Ex. em officio de 10 de fevereiro ultimo que não ha probabilidade de ser executado pelos peticionarios esse melhoramento que muito importa a uma grande parte da população e que a existencia do dito privilegio inibe a formação de uma Companhia que estaria constituída com pessoas abastadas, das localidades especialmente interessadas no indicado ramal. A vista da affirmação de V. Ex. o Governo Imperial antes de resolver sobre o mencionado requerimento, precisa de conhecer com toda a segurança se as pessoas alludidas por V. Ex. promovem effectivamente os meios e estão no firme proposito de se associarem para realisar aquella obra, preenchendo as formalidades prescriptas na Lei; visto como sómente a certeza de que a construção do ramal se verificará por outra empreza poderá servir de base a uma deliberação que declare caduco o referido privilegio.

Releva, portanto, que V. Ex., com a possível brevidade, preste esclarecimentos que convençam de ser o deferimento dos peticionarios obstaculo á satisfação d'essa necessidade e de haver meio infallivel de provel-a transferindo a concessão a outras pessoas.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 20 — DE 7 DE ABRIL DE 1868

Esclarece o pensamento do Aviso S/N, de 7 de fevereiro do corrente anno sobre o emprestimo de £ 40.000 á Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 20 — Rio de Janeiro, 7 de abril de 1868.

Ao officio de V. S. com data de 8 do proximo passado mez. em que accusou a recepção do meu Aviso de 7 do anterior, acompanhou uma carta, da Directoria da Estrada de Ferro de Pernambuco, a V. S. endereçada, versando sobre o assumpto do mesmo Aviso. Como do contexto d'essa carta parece não ter a Directoria comprehendido o pensamento, aliás claramente exposto, do Go-

verno Imperial com relação á garantia do capital adicional da referida Estrada, declaro a V. S. para transmittir-lhe que o Governo, rectificando a asseveração de promover na proxima sessão das Camaras, a solução final do projecto de Lei concernente ao assumpto que ora pende da deliberação do Senado, não pôde nem deve assegurar o exito de tal deliberação, visto que não exerce, com resultado da deliberação d'aquella Camara, influencia efficaz nas respectivas decisões.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas

Sr. Egas Muniz Aragão.

AVISO N. 38 — DE 20 DE ABRIL DE 1868

Nomeia o Dr. Bento José Ribeiro Sobragy Inspector especial junto ás Companhias de Estradas de Ferro cuja Directoria tem sua sede em Londres e lhe dá instrucções relativamente a esta commissão.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 38 — Rio de Janeiro, 20 de abril de 1868.

Na conformidade do disposto nos Decretos ns. 1245 de 13 de outubro de 1853, artigo 14, 1299 de 19 de dezembro do dito anno, artigo 23, e 1759 de 26 de abril de 1856, artigo 23, tenho resolvido nomear a V. Mee. para Inspector especial junto ás Companhias das Estradas de Ferro, cuja Directoria tem sua sede em Londres.

Para seu conhecimento e execução na parte que lhe toca, remetto-lhe a Exposição junta, na qual acham-se declaradas as questões actualmente pendentes com as referidas Directorias, e indicada para cada uma das sobreditas questões a solução que ao Governo Imperial parece mais conveniente aos interesses do Estado.

Além dos trabalhos de que é incumbido terá V. Mee. de auxiliar o Ministro do Brasil em Londres nos que, por Aviso desta data, lhe são commettidos, podendo o mesmo Ministro, de accordo com os citados Decretos e o de n. 4614 de 9 de junho de 1859, delegar em V. Mee., quando o entender conveniente, as attribuições que lhe competem de Director *ex-officio*.

Para acompanhal-o e auxiliá-lo nos trabalhos que tem de desempenhar, fica nomeado o Bacharel Januario Candido de Oliveira.

Pelo serviço que lhe é encarregado continuará V. Mee. a perceber os vencimentos que lhe competem como Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e ao Bacharel Oliveira serão abonados mensalmente 333\$333; effectuando-se os respectivos pagamentos pela Delegacia do Thesouro Nacional em Londres.

Conto que não poupará esforços para corresponder á minha confiança.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas

Sr. Bento José Ribeiro Sobragy.

Exposição a que se refere o Aviso desta data, do estado das questões pendentes com as Companhias das Estradas de Ferro que têm sua sede em Londres.

ESTRADA DE FERRO DE PERNAMBUCO

1°. *Augmento do capital garantido*

Pende de deliberação do Senado um projecto relativo ao augmento do capital garantido.

O Governo promoverá pelos meios a seu alcance na proxima sessão legislativa, a solução final d'este negocio.

E como não póde nem deve assegurar o exito de tal deliberação, porque não exerce acção efficaz nas decisões do Senado, cumpre abster-se, por emquanto, de entrar em quaesquer ajustes com a Directoria a semelhante respeito.

Se, porém, no correr dos negocios conhecer as disposições, em que porventura della esteja, de fazer concessões em troca de augmento do capital garantido, informará d'isto o Governo, dando simultaneamente a sua opinião.

2°. *Prolongamento da Estrada de Ferro de Cinco Pontas ao Recife*

E' indispensavel prolongar a Estrada de Ferro de Cinco Pontas até ao Recife.

A Companhia não se acha a isto obrigada, mas já declarou que o faria quando teve conhecimento de que ao Governo haviam sido presentes propostas para esse fim sem garantia de juros.

O traçado apresentado por Hauckshaw, no projecto para o melhoramento do porto de Pernambuco, parece aceitavel.

3°. *Augmento de material rodante*

A necessidade de augmentar o material rodante é urgente e indeclinavel.

O Governo acha-se autorizado pela Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, § 10 do art. 8 para empregar até a quantia de 150:000\$000 no augmento do trem rodante d'esta Estrada, mediante as condições que julgar convenientes, para o reembolso e pagamento do juro da referida quantia e está disposto, dentro d'essas condições, a entrar em ajustes com a Companhia.

4°. *Prolongamento da via-ferrea ao S. Francisco*

O Governo mantém o pensamento de prolongar a via-ferrea até o rio S. Francisco.

De outra sorte não teria explicação o emprego de capitaes tão avultados e a concessão de garantias tão fortes para uma linha ferrea apenas de vinte leguas e tão longe de alcançar o termo de suas legitimas aspirações.

A este respeito se entenderá com a Directoria para ver em que condições poderá effectuar-se esse prolongamento previsto no contracto.

5°. *Fundo de amortisação*

O Decreto primitivo da concessão do privilegio reconheceu a necessidade da reversão da Estrada ao Estado, logo que houvesse formado o fundo de amortisação; as condições do contracto são, porém, taes, que a revisão talvez não possa nunca verificar-se.

E', pois, insensitiva a necessidade de alterar convenientemente os artigos do contracto vigente.

6°. *Fundo de reserva*

A ideia de um fundo de reserva escapou no contracto desta Companhia, mas a experiencia por que tem ella passado demonstra a conveniencia de estabelecê-lo.

Deste fundo deve sahir a quantia necessaria para o augmento de estações, do trem rodante e reparações de estragos extraordinarios.

Convém, portanto, que procure obter da Directoria a iniciação do indicado fundo de reserva.

7°. *Estradas vicinaes*

As estradas vicinaes, sobre que a Companhia tem chamado a attenção do Governo vão sendo construidas em Pernambuco com bastante empenho.

Releva, porém, notar que a Companhia mostrou-se disposta a promover a abertura de ramaes; como provam diversas resoluções por ella tomadas.

Convém que procurasse vêr até onde a Companhia prestará seu concurso para taes despezas.

8°. *Liquidação das contas da Receita e Despeza desde a inauguração da Estrada*

Alé a presente data se têm pago os dividendos ás Companhias, embora as suas contas não se achem liquidadas.

Torna-se, pois, necessario liquidar as contas desde a inauguração da linha, attendendo a que as diversas secções não foram entregues ao transitio simultaneamente.

Os agentes do Governo não teem podido chegar a um accôrdo com os da Companhia sobre a classificação das despezas, que devem ser lançadas á conta do custeio.

No convenio celebrado em Londres entre o Engenheiro Viriato de Medeiros, Bramak e Whitfields, achará informações a este respeito.

Deverá igualmente adoptar com a Directoria as bases, que sirvam de norma para a classificação das despezas que tenham de ser levadas á conta do trafego.

9°. *Processo a seguir na tomada de contas*

Actualmente paga-se em Londres, no fim de cada semestre, o juro garantido, antes de conhecer-se a receita e a despeza de todo o semestre, e fecham-se as contas no fim do anno.

O processo seguido é o que por Aviso de 2 de abril de 1864 foi estabelecido.

E' necessario adoptar definitivamente com a Directoria um prazo razoavel, dentro do qual se effectue a tomada de contas, de modo que o pagamento se faça sobre o que fôr realmente devido.

10. *Ministro brasileiro — Director "ex-officio"*

O Governo deseja separar as funcções de Ministro Plenipotenciario das de Director "ex-officio".

A nomeação deste Director com habilitações profissionais satisfará melhor os fins desta creação.

Ponderando estas considerações a Directoria procurará obter o seu assentimento para esta alteração.

11. *Reclamação do Superintendente da Estrada contra as disposições do Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857*

O Superintendente da Estrada reclama contra algumas disposições do Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857, que approvou o regulamento para a fiscalização da segurança, conservação e policia das Estradas de Ferro, na conformidade do que lhe faculta o artigo 157 daquelle Regulamento.

Convém que se esforce por obter um accôrdo com a Companhia por forma que as disposições do dito Regulamento prevaleçam para as referidas linhas ferreas, solvendo as duvidas, que não motivado as reclamações.

12. *Reclamação contra o Decreto n. 2913 de 23 de abril de 1862, sobre os foguistas e machinistas*

Tendo o Governo reconhecido a necessidade de providenciar a bem do serviço das Estradas de Ferro, cuja regularidade pôde ser prejudicada pela má vontade ou negligencia dos machinistas e foguistas, ampliou pelo Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857.

Tratará, pois, de solver com a Directoria esta questão.

ESTRADA DE FERRO DA BAHIA

1º. *Fixação definitiva do capital garantido*

O Governo tem pago 7% sobre 1.800.000 libras, empregadas na Estrada.

Este capital foi fixado provisoriamente pelo seguinte methodo: á medida que se abria cada secção ao trafego, a Directoria apresentava as contas ao Ministro do Brasil em Londres, que fixava tambem provisoriamente o capital despendido naquella secção, ou, na phrase admittida, capitalisava a respectiva secção, que começava a perceber a garantia de juros.

Importa attender a que a Estrada foi franqueada ao trafego, mas não acceita na mesma occasião definitivamente.

A este respeito consultará os actos da Provincia de 27 de fevereiro de 1863, 12 de julho e 20 de fevereiro de 1866.

2º. *Liquidação das contas da receita e despeza*

A abertura da Estrada verificou-se em 1863, e a acceitação definitiva em 1866.

A capitalisação das secções fez-se provisoriamente, pelo que as contas da receita e despeza são também provisórias.

Nesta conformidade todos os pagamentos effectuados estão sujeitos a ultteriores e definitivas verificações.

Tem, portanto, de proceder á liquidação das contas da receita e despeza desde a data da inauguração da Estrada.

3º. *Processo a seguir na tomada de contas da receita e despeza do trafego*

A respeito desta questão procederá como fica determinado para a Estrada de Ferro de Pernambuco.

4º. *Prolongamento da Estrada até o rio S. Francisco*

A Companhia comprehendeu tão bem o empenho do Governo em prolongar a via-ferrea até o S. Francisco, que mandou proceder a estudos pelo Engenheiro Vignolles.

Tratará de fazer aquisição destes trabalhos, se forem aproveitaveis, procedendo, em relação a este assumpto, do modo como se determinou quanto á Estrada de Ferro de Pernambuco.

5º. *Fundo de amortisação*

Em referencia a este ponto guiar-se-ha pelo que fica determinado para a Estrada de Pernambuco.

6º. *Fundo de reserva*

Quanto a este ponto, deverá proceder do modo já indicado.

7º. *Ministro brasileiro — Director "ex-officio"*

Regular-se-ha pelo que foi expendido relativamente á Estrada de Pernambuco.

8º. *Reclamação contra o Decreto n. 2913 sobre foguistas e machinistas*

Entendendo-se com a Directoria e tendo em vista os Regulamentos das Estradas de Ferro inglezas ou outros de Estradas do continente, tratará de solver esta questão.

9º. *Estradas vicinues*

O que foi recommendado para a Estrada de Pernambuco.

ESTRADA DE FERRO DE S. PAULO

1º. *Fixação do capital garantido*

O capital garantido desta Estrada compõe-se de duas partes, uma de 2.000.000 libras, na forma da condição 18ª do contracto approved pelo Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856; e outra

fixada pela condição 1ª do contracto, approvedo pelo Decreto numero 2499 de 29 de outubro de 1859, isto é, a somma, que fór levantada pela Companhia para cobrir as despesas de pagamentos de juros do capital marcado na condição 18ª, feitas durante a construção da Estrada.

Sobre a formação do capital e a época, em que elle tem direito á garantia de juros, deverá regular-se pela Consulta das Secções reunidas do Imperio e Fazenda do Conselho d'Estado de 4 de dezembro de 1865, resolvida a 15 de junho de 1867.

O trabalho, organizado pelo Engenheiro Viriato de Medeiros servirá para auxiliar no desempenho do primeiro ponto.

Até a presente data tem-se pago os juros na hypothese de ser o capital de libras 2.650.000.

2º. *Emprestimo de 100.000 libras.*

O emprestimo de que se trata foi feito pelo nosso Agente em Londres á Directoria da Estrada, e sobre a respectiva importancia paga a Companhia juros ao Governo.

Convirá que seja encontrado ao capital adicional resultante do juro pago durante a construção da Estrada.

3º. *Liquidação das contas da receita e despeza desde a inauguração provisoria da Estrada*

Terá em vista o trafego feito mediante as clausulas do convenio que celebrou o Dr. Bento José Ribeiro Sobragy com o Superintendente da Estrada; e outrossim que a taxa adicional para pagamento do premio a Roberto Sharp & Filhos, garantido pelo Decreto n. 2950 de 10 de julho de 1862, deverá ser paga á razão de 20 % da totalidade da receita bruta, na conformidade das ordens em vigor.

Ser-lhe-ha presente o Relatorio do Engenheiro F. P. Passos sobre as despesas feitas na Provincia de S. Paulo.

4º. *Processo para feitura tomada de contas da receita e despeza do trafego*

Tratará de estabelecer o mesmo processo, que foi adoptado para as outras Estradas de Ferro em identidade de condições.

5º. *Prolongamento da Estrada de Jundiaby para o interior*

Havendo sido preferido entre os projectos apresentados para o prolongamento da Estrada de Jundiaby a Campinas, o do Engenheiro residente da Companhia, Mr. Fox, indagará da Directoria se está disposta a encarregar-se da construção desta secção, mediante a garantia provincial, visto que se ella não quizer, ficará salvo ao Governo o direito de conceder á Companhia, que em S. Paulo se está organisando.

Quanto ao prolongamento de Campinas para o interior, o Governo adopta o que foi indicado em relação ás outras Estradas de Ferro.

6º. *Fundo de amortisação*

O que foi determinado para as Estradas de Ferro mencionadas.

7º. *Fundo de reserva*

Se nas outras linhas ferreas o fundo de reserva é necessario, nessa torna-se indispensavel.

As despezas extraordinarias, que sobrevierem com o desmoro-namento da serra não só podem desfalcicar completamente os lucros dos accionistas, mas tambem trazer consideravel depreciação ás acções da Companhia.

Cumpre, pois, resalval-a contra essas eventualidades.

8º. *Ministro brasileiro — Director "ex-officio"*

O que foi determinado para as outras Estradas.

Das modificações, que de accôrdo co mas Directorias for necessario fazer nos contractos vigentes lavrará termos, que serão submittidos á approvação do Governo Imperial.

Aprovados pelo Governo, será convocada a Assembleia Geral dos accionistas para que os ratifique nos casos, em que faltarem ás Directorias os poderes necessarios.

No intuito de facilitar o desempenho desses trabalhos accompa-nha esta exposição um impresso, organizado pela 2ª Directoria deste Ministerio.

Ministerio dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em 20 de abril de 1868.

Manoel Pinto de Souza Dantas

AVISO N. 27 — DE 28 DE ABRIL DE 1868

Declara que a questão das differenças de cambio devem ser resolvidas de accôrdo com as instrucções de 20 do corrente.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PU-BLICAS. — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 27 — Rio de Janeiro, 28 de abril de 1868.

Tenho presente os officios dessa Legação datados de 15 e 20 de fevereiro ultimos sobre a questão da differença de cambio, em resposta declaro a V. S. que sobre este ponto procederá d'accôrdo com as instrucções que acompanham o Aviso expedido em 20 deste mez.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Encarregado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

DECRETO N. 4167 — DE 29 DE ABRIL DE 1868

Reforma a Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura,
Commercio e Obras Publicas.

Usando da faculdade concedida pelo art. § 3º da Lei n. 1507
de 26 de setembro ultimo, Hei por bem Decretar o seguinte.

CAPITULO I

Da organisação da Secretaria

Art. 1º. A Secretaria é dividida em seis secções:

§ 1º. A 1ª Secção, immediatamente dirigida pelo Director
Geral, terá a seu cargo:

- 1º. O registro da entrada e do movimento de todos os papeis,
e a direcção do expediente.
- 2º. A expedição da correspondencia, a publicação dos despachos
no livro da porta, e as publicações pela imprensa.
- 3º. O expediente relativo aos negocios reservados.
- 4º. O livro do ponto dos empregados.
- 5º. As despezas da Secretaria.

6º. O archivo da Secretaria no qual: 1º, serão classificados,
escripturados e guardados todos os livros e papeis sobre negocios
findos que não deverem ser recolhidos ao archivo publico; 2º, se
passarão por ordem do Director Geral certidões do que constar dos
mesmos papeis; 3º, se guardará a bibliotheca da Secretaria.

§ 2º. A 2ª Secção terá a seu cargo os serviço concernentes:

1º. A todos os negocios relativos ao commercio com excepção
dos que estão actualmente a cargo dos Ministerios da Justiça e da
Fazenda.

2º. Ao Instituto Commercial.

3º. Ao desenvolvimento dos diversos ramos de industria, e ao
seu ensino profissional, comprehendendo: os estabelecimentos in-
dustriaes e agricolas; a introdução e melhoramento das raças de
animaes uteis á lavoura e á industria; as escolas veterinarias; a
aquisição e distribuição de plantas e sementes; a collecção e ex-
posição dos productos agricolas e industriaes; os jardins botanicos
e passeios publicos; as escolas de agricultura, e escolas industriaes;
os Institutos agricolas, a Sociedade Auxiliadora da Industria Nacio-
nal, e quaesquer outras que se proponham aos mesmos fins.

4º. Ao Museu Nacional.

5º. A' mineração.

6º. A' autorisação para a incorporação de companhias e socie-
dades anonymas, commerciaes ou industriaes, e a approvação dos
respectivos estatutos.

7º. A' concessão de patentes de invenção, ou de melhoramento
de industria util, e a de premios e introdução de industria es-
trangeira.

8°. Ao Correio, e os contractos concedendo subvenções, favores, privilegios ás companhias ou emprezas de navegação por vapor, nacionaes ou estrangeiras.

§ 3°. A 3ª Secção terá a seu cargo os serviços concernentes:

1°. A's Estradas de Ferro e de rodagem, e quaesquer outras.

2°. Aos canaes, exploração e desobstrucção dos rios e quaesquer obras hydraulicas necessarias para os tornar navegaveis, e aos caés.

3°. Aos Telegraphos.

§ 4°. A 4ª Secção terá a seu cargo os serviços concernentes:

1°. A quaesquer outras obras publicas geraes no municipio da Côte e nas provincias, feitas por conta do Estado ou por elle auxiliadas, e ás repartições ou commissões encarregadas da sua execução e inspecção. Exceptuam-se as obras militares e as relativas a serviços especiaes pertencentes a cada um dos Ministerios, que forem executadas por administração directa dos mesmos Ministerios.

2°. Os negocios concernentes ao registro das terras possuidas, á legitimação ou revalidação das posses, sesmarias ou outras concessões do Governo Geral ou dos provinciaes, á concessão, medição, demarcação, descripção, distribuição e venda das terras pertencentes ao Estado á sua separação das que pertencem ao dominio particular, nos termos da Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850 e do decreto n. 1318 de 30 de janeiro de 1854.

3°. A' iluminação publica.

4°. O serviço da extincção dos incendios.

§ 5°. A 5ª Secção terá a seu cargo os negocios concernentes:

1°. A' emigração.

2°. A' colonisação.

3°. A's colonias, menos as militares, a cargo do Ministerio da Guerra, e as penaes, que são da competencia do da Justiça.

4°. Cabechese e civilisação dos indios, e as missões a aldeamentos dos indigenas.

§ 6°. A 6ª Secção terá a seu cargo os serviços concernentes:

1°. A' nomeação, aposentadoria ou exoneração dos empregados de todo o Ministerio.

2°. Ao assentamento de todos os empregados do Ministerio, com a declaração de seus vencimentos, e as notas do seu exercicio, procedimento e serviço anteriores.

3°. Ao assentamento dos proprios nacionaes ao serviço do Ministerio, e o inventario dos moveis pertencentes á Secretaria.

4°. A' escripturação dos termos dos contractos que forem celebrados nas outras Secções.

5°. A' distribuição dos creditos do Ministerio, á vista dos trabalhos feitos nas outras Secções.

6°. A' escripturação e fiscalisação de todas as despezas ordenadas pelo Ministro, e á expedição das ordens relativas ás mesmas despeza.

7º. A' informação prévia de todos os papeis ou negocios que envolverem ou puderem envolver dispendio.

8º. A' demonstração semanal do estado das verbas do Ministerio, e á proposta e abertura dos creditos supplementares e extraordinarios, e á expedição dos Decretos autorisando a passagem das sobras de umas verbas para outras deficientes, na fórma da Lei.

9º. A' organização do Orçamento geral do Ministerio á vista das informações prestadas pelas outras Secções.

Art. 2º. E' commum ás Secções:

1º. A redacção dos actos e correspondencia do Ministerio, pertencendo a cada uma das Secções a parte concernente aos assumptos que lhes são distribuidos.

2º. A guarda de todos os seus livros, e dos papeis relativos aos negocios pendentes, devendo remettel-os para o archivo da Secretaria logo que se acharem findos.

3º. Passar, por ordem do Director Geral, certidões do que constar dos mesmos livros e papeis enquanto se acharem sob sua guarda.

4º. O preparo dos actos concernentes á sancção e promulgação das leis, segundo a distribuição, feita entre as Secções, dos assumptos sobre que aquellas versarem; e o expediente necessario para sua execução.

5º. O preparo dos trabalhos para a publicação das mesmas leis, e dos despachos e decisões do Ministerio.

6º. A organização de synopses e indices das consultas do Conselho de Estado.

7º. A collecção organizada das minutas de toda a correspondencia expedida.

8º. O registro dos Decretos exceptuados no art. 41.

9º. A escripturação da entrada dos papeis nas Secções, e da remessa para o archivo da Secretaria dos que estiverem findos.

10. O livro do tombo, que conterà em resumo e por ordem chronologica a legislação que regule cada um dos ramos do serviço.

CAPITULO II

Da ordem, tempo e processo do serviço

Art. 3º. O trabalho na Secretaria começará ás 9 horas da manhã, e findará ás 3 da tarde em todos os dias uteis.

Havendo urgencia ou affluencia de negocios ou atrazo de serviço, a hora do encerramento poderá ser espaçada, ou os empregados serão obrigados, ainda mesmo nos dias de guarda ou feriados, ou nos dias uteis fóra das horas do trabalho ordinario, a comparecer na Secretaria, quando para este fim forem avisados pelo Director Geral.

Art. 4º. A fórma do processo dos negocios será em geral a seguinte:

Nenhum papel subirá á presença do Ministro:

1º. Sem nota ou signal do registro de entrada.

2º. Sem informação do Presidente da Provincia, ou qualquer outra autoridade, ou empregado, por quem o negocio tenha sido, ou deva ser remittido á Secretaria.

3º. Sem o extracto e informação da Secção a que pertencer o negocio, com o parecer da mesma, quando fôr necessario, referindo os precedentes havidos, os estylos da repartição, e juntando os papeis que forem convenientes para esclarecimento e decisão do negocio de que se tratar.

4º. Sem o — visto — do Director Geral, o qual, tendo em consideração a informação e parecer da Secção, escreverá o que mais convier, interpondo ao mesmo tempo seu parecer.

CAPITULO III

Do numero e das funcções dos empregados

Art. 5º. A Secretaria terá os seguintes empregados:

O Director Geral.

5 Chefes de Secção.

5 Primeiros officiaes.

6 Segundos officiaes.

5 Amanuenses.

6 Praticantes.

O Porteiro.

O Ajudante do porteiro.

3 Continuos.

3 Correios.

Art. 6º. O Director geral é o chefe da Secretaria, e são-lhe subordinados todos os mais empregados.

A este cargo não será d'ora em diante inherente o titulo de Conselho.

Suas funcções consistem em:

1º. Dirigir e inspecionar todos os trabalhos da Secretaria.

2º. Manter a ordem e regularidade do serviço, em cumprimento das disposições deste Regulamento, pelos meios que nelle lhe são facultados.

3º. Designar os empregados que deverá ter cada Secção, segundo a affluencia e importancia de seus trabalhos, podendo removel-os de umas para outras Secções quando o exigir o bem do serviço, ou encarregal-os de quaesquer trabalhos, ainda que em Secção differente daquella a que pertencerem.

4º. Abrir e dar direcção a toda a correspondencia official.

5º. Assignar todo o expediente relativo ao recebimento e remessa dos papeis.

6º. Requisitar, em nome do Ministro, de qualquer autoridade, com excepção dos Ministros de Estado, Conselheiros de Estado, Secretarios das Camaras Legislativas, Bispos, Presidentes de provin-

cias e de Tribunaes, e Illma. Camara Municipal, as informações e pareceres necessarios para a instrucção e decisão dos negocios.

7°. Dar posse e deferir juramento aos empregados da Secretaria.

8°. Confeccionar os projectos de Regulamento e Instrucções que forem relativos aos negocios da Secretaria.

9°. Executar os trabalhos de que pelo Ministro fôr encarregado.

10. Organisar e submeter á consideração do Ministro até o dia 31 de março o relatório dos negocios do Ministerio que deve ser apresentado annualmente á Assembléa Geral.

11. Exercer todas as attribuições que, além destas, lhes forem expressamente conferidas por este Regulamento.

Art. 7°. Ao Chefe de Secção incumbe:

1°. Executar, fazer executar, e inspecionar os trabalhos pertencentes ás respectivas Secções.

2°. Coadjuvarem-se, prestando as informações e fazendo as requisições e communicações necessarias para o desempenho do serviço das differentes Secções.

3°. Fazer qualquer trabalho de que os encarregar o Director Geral, ainda que não seja dos que especialmente pertençam ás respectivas Secções.

4°. Organisar e apresentar ao Director Geral até o fim do mez de fevereiro o relatório dos negocios que tiverem corrido pelas respectivas Secções durante o ultimo anno.

5°. Advertir e reprehender os empregados de suas Secções que faltarem ao cumprimento de seus devers, ou não executarem suas ordens, e representar ao Director Geral quando o caso exigir applicação de outras penas disciplinares.

6°. Informar e dar seu parecer sobre os negocios pertencentes á sua Secção, que tiverem de subir ao conhecimento do Ministro.

Art. 8°. Ao porteiro incumbe:

1°. Abrir e fechar a Secretaria.

2°. Cuidar da segurança e asseio da casa.

3°. Fechar e dar destino á correspondencia official.

4°. Escrever os despachos no livro da porta, e tel-o sob seu cuidado.

5°. Inspecionar o serviço dos contínuos e correios, e apontar as suas faltas.

6°. Sellar os diplomas e titulos expedidos pela Secretaria, segundo as leis e ordens em vigor.

7°. Comprar os objectos necessarios para o serviço da Secretaria, e ter sob sua guarda e responsabilidade os objectos do expediente, e fornecel-os ás Secções, mediante pedido dos respectivos Chefes.

Art. 9°. Ao ajudante do porteiro incumbe coadjuval-o em seus trabalhos e substituil-o em seus impedimentos ou faltas.

CAPITULO IV

*Das nomeações, demissões, substituições e exercicio
interino dos empregados*

Art. 10. Serão nomeados por Decreto Imperial o Director Geral, os Chefes de Secção, e os primeiros e segundos officiaes; e por portaria do Ministro todos os outros empregados.

§ 1º. A nomeação do Director Geral e dos Chefes de Secção será de livre escolha do Governo.

§ 2º. A dos Officiaes terá lugar por accesso, preferindo-se os empregados de categoria immediatamente inferior, mais habéis e zelosos pelo serviço.

§ 3º. A dos amanuenses e praticantes precederá concurso, ou exame de habilitação.

Art. 11. Ninguém poderá ser nomeado praticante sem provar que tem bom procedimento e a idade de 18 annos completos, mostrando em concurso boa letra e conhecimento perfeito não só da grammatica e lingua nacional, mas ainda da arithmetica até a theoria das proporções inclusivamente.

O praticante não poderá ser promovido a amanuense sem que, além de ter pelo menos um anno de exercicio, mostre em concurso:

1º. Que redige com facilidade qualquer peça official;

2º. Que tem conhecimento dos principios geraes de geographia e historia do Brasil;

3º. Que falla ou ao menos traduz as linguas ingleza e franceza.

4º. Será preferido aquelle que, ás habilitações mencionadas, reunir a de traduzir a lingua allemã.

Paragrapho unico. Serão dispensados destes exames sómente os individuos que occuparem em outras repartições empregos de igual categoria, para que tenham sido nomeados em virtude de approvação, obtida em concurso, nas materias de que se trata.

Art. 12. O Director Geral e os Chefes de Secção podem ser livremente demittidos pelo Governo Imperial; os primeiros e segundos officiaes, amanuenses e praticantes serão conservados enquanto bem servirem; os praticantes, porém, serão demittidos so dentro do prazo de dous annos não mostrarem aptidão.

Art. 13. Serão substituidos em seus impedimentos e faltas.

1º. O Director Geral pelo Chefe de Secção que o Ministro tiver designado, ou em falta deste, pelo mais antigo que se achar presente.

2º. Os chefes de Secção pelos primeiros ou segundos officiaes da mesma Secção, por designação do Director Geral.

3º. O Porteiro pelo seu ajudante, e este pelo continuo que o Director Geral designar.

Art. 14. Competirá ao substituto todo o vencimento do emprego, se o substituido nada perceber por elle, e no caso contrario a respectiva gratificação, que accumulará ao vencimento integral do emprego proprio até a importancia total do vencimento do substituido.

Art. 15. O empregado que exercer interinamente lugar vago perceberá todo o vencimento deste.

CAPITULO V

Dos vencimentos e dos descontos por faltas

Art. 16. Competem aos empregados os vencimentos fixados na tabella annexa a este Decreto.

Art. 17. Nenhum empregado jubilado, reformado ou aposentado poderá ser nomeado para os empregos desta Secretaria.

Art. 18. O empregado que deixar o exercicio do seu lugar na Secretaria pelo de qualquer commissão alheia ao Ministerio da Agricultura, ainda que com autorisação desta, perderá todo o seu vencimento.

Art. 19. O empregado que faltar ao serviço, soffrerá perda total ou desconto em seus vencimentos, conforme as regras seguintes:

§ 1º. O que faltar sem causa justificada perderá todo o vencimento.

§ 2º. Perderá sómente a gratificação aquelle que faltar por motivo justificado.

São motivos justificados: — 1º, molestia do empregado; 2º, nojo; 3º, gala de casamento.

Serão provadas com attestado de medico as faltas por molestia, quando excederem a 3 em cada mez.

§ 3º. Ao empregado que comparecer depois de encerrado o ponto e dentro da hora que se seguir á fixada para o principio dos trabalhos, justificando a demora, se descontará sómente metade da gratificação.

Ao que se retirar com permissão do Director Geral uma hora antes de findo o expediente, se descontará tambem metade da gratificação.

O que comparecer depois das 10 horas, embora justifique a demora, ou retirar-se antes das duas, ainda que seja por motivo attendivel, perderá toda a gratificação.

O comparecimento depois de encerrado o ponto, sem motivo justificado, importará igualmente da perda de toda a gratificação e a sahida antes de findar o expediente sem permissão do Director Geral a de todo o vencimento.

§ 4º. O desconto por faltas interpoladas será relativo sómente aos dias em que se derem; mas, no caso de faltas successivas, se estenderá tambem aos dias que, não sendo de serviço, se comprehenderem nesse periodo.

§ 5º. As faltas se contarão á vista do que constar do livro do ponto, no qual se assignarão todos os empregados durante o primeiro quarto de hora que se seguir á marcada para o começo do expediente, e quando se retirarem findos os trabalhos.

No mesmo livro lançará o Director Geral as competentes notas.

§ 6º. Pertence ao Director Geral o julgamento sobre a justificação das faltas.

Art. 20. Não soffrerá desconto algum o empregado que faltar na Secretaria:

1º. Por se achar encarregado pelo Ministro de qualquer trabalho ou comissão;

2º. Por motivo de serviço da Secretaria com autorização do Director Geral.

3º. Por estar servindo algum cargo gratuito e obrigatorio em virtude de preceito de lei.

CAPITULO VI

Das licenças

Art. 21. Podem ser concedidas licenças por motivo de molestia com ordenado inteiro até 6 mezes e com a metade de então em diante, até um anno.

Nos demais casos descontar-se-ha a 5ª parte do ordenado até 3 mezes, a 3ª parte por mais de 3 até 6, e a metade por mais de 6 até um anno.

Em todo o caso, porém, não será abonada a gratificação de exercicio.

Parapho unico. O tempo das licenças reformadas ou de novo concedidas aos empregados desta Secretaria dentro de um anno, contado do dia em que houver terminado a primeira, será junto ao das antecedentes para o fim de fazer-se nos ordenados o desconto de que trata este artigo.

Art. 22. A licença ainda em caso de molestia, poderá ser concedida com o ordenado correspondente ao tempo respectivo, ou sem elle, a juizo do Ministro.

Art. 23. Não terá lugar a concessão de licença ao empregado que ainda não houver entrado no effectivo exercicio do seu lugar.

Art. 24. Ficarão sem effeito as licenças em cujo gozo se não entrar no prazo de um mez contado da data de sua concessão.

CAPITULO VII

Das aposentadorias

Art. 25. Os empregados da Secretaria da Agricultura só poderão ser aposentados nos seguintes casos:

1º. De inhabilitação para desempenhar suas funcções por motivo de molestia, ou de avançada idade;

2º. A bem do serviço da Repartição.

Art. 26. Será aposentado com o ordenado por inteiro o empregado que contar 30 ou mais annos de serviço, e com ordenado proporcional aos annos o que tiver menos de 30 e mais de 10.

§ 1º. Nenhum empregado será aposentado tendo menos de 10 annos de serviço.

§ 2º. O empregado será aposentado com o ordenado do ultimo lugar que servir contanto que tenha 3 annos de effectivo exercicio nelle, excluido todo o tempo de interrupções por motivo de licenças ou faltas, ainda que em consequencia de molestia, e emquanto não os completar só o poderá ser com o ordenado do lugar que houver anteriormente occupado.

Art. 27. Serão contemplados como serviços uteis para a aposentadoria, e adicionados aos que forem feitos na Secretaria, os que o empregado houver, em qualquer tempo, prestado:

1º. No exercicio de empregos publicos de nomeação do Governo e estipendiados pelo Thésouro Nacional;

2º. Em repartições administrativas provinciaes e na Camara Municipal da Côrte, exercendo empregos retribuidos; mas o tempo dos serviços effectuados nestas repartições será contemplado sómente até um terço do que se contar relativamente aos que forem prestados na Secretaria;

3º. No exercito ou na marinha como praça de pret, se não tiver sido já incluído o respectivo tempo de serviço em reforma militar;

4º. Como addido á Secretaria do Imperio até o tempo da promulgação do Decreto Regulamentar n. 2368 de 5 de março de 1859, segundo a disposição do art. 44 do mesmo decreto, e á Secretaria da Agricultura.

Art. 28. Na liquidação do tempo de serviço se observará o seguinte:

1º. Quanto ao serviço prestado na Secretaria, não se descontará o tempo de interrupções pelo exercicio de quaesquer outras funções publicas em virtude de nomeação do Governo, de eleição popular, ou de prescrição de lei; será, porém, descontado o tempo de faltas por molestias excedentes a 60 dias em cada anno, o de licenças e o de faltas não justificadas.

2º. Quanto aos serviços prestados em repartições provinciaes, se contará sómente o tempo do exercicio no emprego, excluído completamente o de interrupções por qualquer motivo, bem como o de licenças ou faltas.

3º. Quanto aos serviços prestados no exercito ou na marinha, a liquidação será feita segundo as disposições da legislação militar concernentes á reforma.

Art. 29. As disposições dos artigos antecedentes comprehendem não só os empregados nomeados para a Secretaria da Agricultura, Commercio e Obras Publicas depois da promulgação do Decreto n. 2368 de 5 de março de 1859, como os que já serviam antes, e em caso algum, tendo o empregado direito aos ordenados marcados na tabella que baixou com o mesmo Decreto, será tomado para base da liquidação do vencimento de inactividade o tempo maximo de 25 annos estabelecido na legislação anterior.

Art. 30. Perderá a aposentadoria o empregado que fôr convencido em qualquer tempo, por sentença passada em julgado, de ter, enquanto se achava no exercicio do seu emprego, commettido os crimes de peita ou suborno, ou praticado acto de revelação de segredo, de traição ou de abuso de confiança.

CAPITULO VIII

Das penas disciplinares

Art. 31. Os empregados da Secretaria da Agricultura, são sujeitos ás seguintes penas disciplinares nos casos de negligencia, desobediencia, falta de cumprimento de deveres, e falta de com-

parecimento sem causa justificada por 8 dias consecutivos, ou por 15 interpolados durante o mesmo mez ou em dous seguidos:

1°. Simple advertencia.

2°. Reprehensão.

3°. Suspensão até 15 dias com a perda de todo o vencimento. Estas penas serão impostas pelo Director Geral, podendo as duas primeiras ser tambem applicadas pelos Chefes de Secção.

Art. 32. A suspensão, nos casos de prisão por qualquer motivo, ou de cumprimento de pena que obste ao desempenho das funções do emprego, de exercicio de qualquer cargo, industria ou occupação que prive o empregado do exacto cumprimento de seus deveres, de pronuncia sustentada em crime commum ou de responsabilidade, ou o empregado se livre solto ou preso; e, finalmente, quando se torne necessaria como medida preventiva ou de segurança, só poderá ser determinada pelo Ministro.

Art. 33. O effeito da suspensão é a perda de todos os vencimentos, excepto quando se tratar de pronuncia em crime de responsabilidade ou de medida preventiva.

Nessas hypotheses o empregado perderá a gratificação, e na de pronuncia ficará privado, além disso, de metade do ordenado, até ser afinal condemnado ou absolvido nos termos dos arts. 165 § 4º e 174 do Codigo do Processo Criminal; restituindo-se a outra metade, dada a absolvição.

CAPITULO IX

Do gabinete do Ministro

Art. 34. Não poderão ser nomeados para servirem no Gabinete do Ministerio da Agricultura senão empregados do mesmo Ministerio, concedendo-se-lhes uma gratificação que não excederá a 2:400\$ annuaes, e que accumularão aos vencimentos dos seus empregos.

CAPITULO X

Disposições geraes

Art. 35. Os vencimentos dos lugares supprimidos na Secretaria da Agricultura, serão distribuidos de conformidade com o disposto no art. 20 da Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862, pelos empregados contemplados no quadro respectivo.

Art. 36. Os empregados actuaes, que não forem incluidos no quadro, continuarão addidos á Secretaria.

Art. 37. Enquanto os vencimentos dos empregados do quadro deste Regulamento não forem igualados aos dos empregados de categoria igual na Secretaria do Imperio, e pela definitiva supressão dos vencimentos que os empregados addidos continuam a perceber, não houver na verba competente a somma necessaria para o pagamento dos praticantes, não serão preenchidos os lugares desta classe.

Art. 38. Não se concederão mais as gratificações autorizadas pela regra 7ª do art. 28 do Decreto n. 2748 de 16 de fevereiro de 1861 aos empregados que, depois de trinta annos de serviço publico, continuarem no exercicio de seus lugares.

Serão, porém, conservadas e contempladas nas respectivas aposentadorias as gratificações já concedidas de conformidade com a mesma regra.

Art. 39. Poderá ser despendida annualmente até a quantia de 1:600\$000 com as traducções necessarias ao expediente da Secretaria.

Art. 40. As communicações que actualmente se fazem sobre nomeações, remoções, demissões, aposentadorias e licenças, serão substituidas d'ora em diante pelas publicações feitas no *Diario Official*, e as de posse ou exercicio pelas verbas ou declarações escriptas nos respectivos titulos ou attestados de exercicio, quando não constem do mesmo *Diario*.

Art. 41. Fica dispensado o registro:

1º. Das leis, decretos, resoluções de consulta, regulamentos, instrucções e circulares expedidos pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, excepto os Decretos de nomeação ou demissão, e os que concederem vencimentos e aposentadorias.

2º. Dos avisos, ordens, officios e portarias do mesmo Ministerio, e das informações, representações e pareceres, cujas minutas serão classificadas e encadernadas.

Art. 42. Continua em vigor, quanto aos actuaes empregados, a disposição do art. 27 do Decreto n. 2748 de 16 de fevereiro de 1861.

Art. 43. Ficam revogadas as disposições do Decreto n. 2748 de 16 de fevereiro de 1861, e quaesquer outras em contrario.

Manoel Pinto de Souza Dantas, 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 vinte nove de abril de mil oitocentos sessenta e oito, quadragésimo setimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas

Tabella dos vencimentos que competem aos empregados da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, a que se refere o art. 16 do Decreto n. 4167 de 29 de abril de 1868.

NUMEROS	EMPREGADOS	VENCIMENTOS			TOTAL
		Ordinado	Gratificação	Somma	
1	Director	5:000\$	2:192\$422	7:192\$422	7:192\$422
5	Chefes de Secção ...	4:000\$	994\$736	4:994\$736	24:973\$680
5	Primeiros Officiaes .	3:000\$	995\$790	3:995\$790	19:978\$950
6	Segundos ditos	2:600\$	796\$421	3:396\$421	20:378\$526
5	Amanuenses	1:500\$	497\$894	1:997\$894	9:989\$470
6	Praticantes .....	.....	960\$000	960\$000	5:760\$000
1	Porteiro	1:600\$	797\$474	2:397\$474	2:397\$474
1	Ajudante	1:000\$	598\$316	1:598\$316	1:598\$316
3	Continuos	1:000\$	398\$527	1:398\$527	4:195\$581
3	Correios	1:000\$	398\$527	1:398\$527	4:195\$581
36					100:660\$000

Os correios terão mais 150\$000 por anno para cavalgadura e arreios, e os que estiverem de serviço 1\$000 por dia. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.*

AVISO N. 28 — DE 29 DE ABRIL DE 1868

Declara que a questão da garantia do excesso de capital da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco deve ser resolvido de accordo com as instrucções de 20 do corrente.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 29 de abril de 1868.

Inteirado do que me communicou V. S. em seu officio de 22 do proximo passado, relativamente á questão da garantia do excesso de capital dispendido na Estrada de Ferro de Pernambuco, declaro-lhe, para seu conhecimento, que o Governo Imperial

confirma em tudo o que já respondeu nos avisos ultimamente dirigidos a essa Legação sobre tal assumpto, e a marcha a seguir claramente recommendada nas instrucções de 20 de abril, transmittidas a V. S. com o aviso da mesma data.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 20 — DE 30 DE ABRIL DE 1868

Approva a modificação feita na tarifa n. 2 da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 20 — Rio de Janeiro, 30 de abril de 1868.

Em solução ao officio de V. Ex. sob n. 29 datado de 28 do mez passado, declaro que approvo a modificação que fez na tabella numero 2 da tarifa da Estrada de Ferro dessa Provincia, relativa ao frete do transporte de generos, que podem ser conduzidos nos trens dos passageiros, conforme propoz o respectivo Engenheiro Fiscal de accôrdo com o Superintendente da mesma Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 29 — DE 2 DE MAIO DE 1868

Trata da desistencia que fez a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby do seu prolongamento e da acceitação definitiva da referida Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 29 — Rio de Janeiro, 2 de maio de 1868.

Tenho presente o officio dessa Legação, datado de 22 de março ultimo, transmittindo-me a resposta dada pela Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, desistindo expressamente da preferencia, que lhes assegura a condição 45ª da respectiva concessão, para encarregar-se do prolongamento da via-ferrea até Campinas, mediante as condições offercidas por aquella Provincia. E porque, nesse documento, a Companhia mostra-se queixosa, por não haver o Governo Imperial acceitado ainda definitivamente a linha de Santos a Jundiaby, achando-se, ha um anno, aberta ao trafego, deve V. S. declarar-lhe que lhe não assiste fundamento

para assim expressar-se, porquanto, em vista do accôrdo de 4 de dezembro de 1866, ficou tal acceitação dependente da conclusão das obras alli mencionadas, o que ainda se não realisou, apesar da benevolencia do Governo, por duas vezes manifestada, quando prorogou o prazo fixado para complemento das obras, relevando a Companhia das multas em que incorrera na forma do mesmo accôrdo.

O que communico a V. S. para os devidos effeitos.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 23 — DE 7 DE MAIO DE 1868

Declara que a Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy não pode ser aceita definitivamente pelo Governo Imperial enquanto não forem satisfeitas todas as correções do accôrdo de 4 de dezembro de 1864.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 23 — Rio de Janeiro, 7 de maio de 1868.

Em resposta ao officio de V. Ex., de 23 de abril, communico-lhe, para os devidos fins, que, á vista das razões expostas pelo Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, o Governo Imperial não pode acceptar definitivamente as obras da mesma Estrada, como requer o Superintendente, sem que fiquem satisfeitas todas as correções do accôrdo de 4 de dezembro de 1864, e nesta data ficam expedidas as convenientes ordens á nossa Legação em Londres, para que faça sciente á Directoria da Companhia naquella cidade do firme proposito em que se acha o Governo, fundado nos justos motivos que lhe assistem para assim proceder.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 30 — DE 7 DE MAIO DE 1868

Transmitte ao Ministro Brasileiro em Londres os documentos que inhihiram o Governo acceptar definitivamente a Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 30 — Rio de Janeiro, 7 de maio de 1868.

Transmitto a V. S. as inclusas copias dos officios relativos á Estrada de Ferro de S. Paulo, afim de que fique V. S. habilitado, bem como o emissario do Governo, a responder a qualquer objec-

ção que a Directoria em Londres possa apresentar por ter o Governo recusado acceitar definitivamente a referida Estrada, cujas obras complementares, especificadas no accordo de 4 de dezembro de 1866, ainda se acham por concluir, como informa o Engenheiro Fiscal no seu officio por copia inclusa de 23 do proximo passado.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO CIRCULAR N. 4 — DE 7 DE MAIO DE 1868

Communica que o transporte diario mandado abonar aos Engenheiros só deve ser percebido quando viajarem em commissão do serviço.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 7 de maio de 1868.

Communico a V. Ex., para sua intelligencia e para que faça constar á Thesouraria de Fazenda dessa Provincia, que o transporte diario mandado abonar aos Engenheiros que servem por conta deste Ministerio na conformidade da tabella que baixou com o Decreto n. 2922 de 10 de maio de 1862, só deve ser percebido quando os Engenheiros viajarem em commissão do serviço, contando-se essa gratificação pelos dias de viagem que effectivamente gastarem, cumprindo que a mesma Thesouraria informe como tem procedido a este respeito.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de.....

AVISO N. 17 — DE 8 DE MAIO DE 1868

Approva as modificações da planta do ramal da Estrada de Ferro Paraguassú, entre Cachoeira e Feira de Sant'Anna.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 17 — Rio de Janeiro, 8 de maio de 1868.

A' vista do que representou o Superintendente da Estrada de Ferro do Paraguassú, nessa Provincia, e das razões constantes do parecer do Engenheiro Fiscal, declaro a V. Ex., para que lhe faça constar que o Governo Imperial approva as modificações propostas nas plantas do ramal da mesma Estrada de Ferro entre a cidade de Cachoeira e a Villa da Feira de Sant'Anna, ficando nesta parte alterada a portaria de 6 de setembro de 1867, que as approvou de-

finitivamente. O que lhe communico para sua intelligencia e devida execução.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 32 — DE 8 DE MAIO DE 1868

Declara que a questão das differenças de cambio devem ser resolvidas de accordo com as instrucções de 20 de abril do corrente anno.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 32 — Rio de Janeiro, 8 de maio de 1868.

Chamo a attenção de V. S. e hem assim do emissario do Governo para a inclusa carta da Directoria da Estrada de Ferro de Pernambuco a respeito das questões da differença do cambio e do prolongamento da mesma Estrada até o Rio de S. Francisco, objectos estes especificados nas Instrucções expedidas a V. S. em 20 do mez passado, as quaes o Governo Imperial espera que serão fielmente executadas.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 11 — DE 11 DE MAIO DE 1868

Explica o pensamento do aviso n. 5, de 9 de março do corrente anno sobre os estudos de uma Estrada de Ferro ou canal communicando o alto ao baixo Madeira.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 11 — Rio de Janeiro, 11 de maio de 1868.

Com o officio de V. Ex. de 11 de abril ultimo, foi-me presente o dos Engenheiros Kellers, encarregados da exploração do rio Madeira, em que expõem as difficuldades que tem encontrado para dar principio aos seus trabalhos, e pedem ainda esclarecimentos sobre a intelligencia do art. 1º das Instrucções que receberam, e em resposta declaro a V. Ex. que, devendo tomar na maxima importancia o objecto dessa commissão, espera o Governo Imperial que envidará todos os esforços, afim de que sejam obviados quaesquer embarços, que porventura encontrarem os ditos Engenheiros no desempenho das ordens, que lhes foram dadas; e aos mesmos fará constar que o art. 1º das suas Instrucções, a que se refere o Aviso em additamento de 9 de março ultimo não é objecto de du-

vida: o interesse do Governo é ter estudos sufficientes que o habilitem a preferir entre um canal e uma Estrada de Ferro o meio mais economico e conveniente ao fim que se tem em vista, que é facilitar as communições entre o alto e o baixo Madeira, e nao começar desde já trabalhos preliminares de construcção, e excessivamente dispendiosos, como seriam os da abertura de uma picada longitudinal em toda a extensão das cachoeiras; e por isso se devem limitar aos trabalhos astronomicos, de triangulação e de abertura de picadas que forem indispensaveis, para reconhecerem o nivelamento geral do traço da Estrada projectada, como indicam em um dos periodos de seu officio.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia do Amazonas.

AVISO N. 46 — DE 12 DE MAIO DE 1868

Prohibe o estabelecimento de pessoas no vestibulo da estação da Corte com negocio de quitandas, admittendo apenas um mediante o pagamento de 400\$000 mensaes, que poderão ser distribuidos como gratificação ao pessoal do escriptorio.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 46 — Rio de Janeiro, 12 de maio de 1868.

Approva a resolução tomada por V. Mee., de não consentir, com prejuizo do serviço, que se estabeleçam pessoas no vestibulo da estação da Corte com negocios de quitanda, permittindo apenas uma unica, mediante a quantia mensal que offereceu, a qual poderá applicar em proveito dos empregados do escriptorio por serviços extraordinarios a titulo de gratificação, até a quantia de réis 400\$000 mensaes, como propõe no seu officio de 7 do corrente.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

St. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 24 — DE 16 DE MAIO DE 1868

Manda informar pelo Presidente da Provincia de S. Paulo o officio do Superintendente da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, declarando achar-se completamente prompta a referida Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 24 — Rio de Janeiro, 16 de maio de 1868.

Transmitto a V. Ex. em proprio original o officio incluso em que o Superintendente da Estrada dessa Provincia offereceu como

prompta a mesma Estrada, afim de ser acceita definitivamente pelo Governo Imperial no 1º do proximo mez de junho, afim de que V. Ex. informe a tal respeito, ouvindo o respectivo Engenheiro Fiscal.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

PORTARIA — DE 25 DE MAIO DE 1868

Manda executar as Instrucções para a Estrada de Ferro do Paraguassu, na Provincia da Bahia.

Sua Magestade o Imperador Ha por bem determinar que o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro do Paraguassu, na Provincia da Bahia, no desempenho das obrigações a seu cargo, cumpra as seguintes instrucções que vão assignadas pelo Conselheiro Director Geral da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 25 de maio de 1868. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.*

Instrucções por que se deve gular, no desempenho das obrigações a seu cargo, o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro do Paraguassu, na Provincia da Bahia

Art. 1º. O Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro do Paraguassu, na Provincia da Bahia, empregará todo o zelo e solicitude, afim de que a Companhia concessionaria cumpra fielmente as condições que acompanham o Decreto n. 3599 de 17 de janeiro de 1866, e sejam as obras executadas com toda a perfeição e segurança dentro dos prazos marcados nas estipulações do seu contracto.

Art. 2º. Durante o periodo da construcção das obras enviará mensalmente á Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, um relatorio em que mencionará as que estiverem em andamento, sua natureza, quantidade de obras feitas, o pessoal nellas empregado, despezas realisadas com discriminação das do material e do pessoal, as unidades de preço, os accidentes que occorrerem e quaesquer circumstancias que, por sua importancia, devam ser lembradas.

Art. 3º. Aberta ao trafego a linha ou parte della, fará no mesmo relatorio mensal circumstanciada menção dos trabalhos de reparo e conservação, do movimento dos trens de passageiros e mercadorias, seu numero, velocidade, horas de partida e chegada, suas demoras, receitas e despezas effectuadas, estatistica do trafego, accidentes occorridos, e quaes as providencias tomadas para evital-os ou reprimil-os.

Art. 4º. Até 31 de janeiro de cada anno enviará á mesma Secretaria de Estado um relatorio geral do anno anterior sobre o estado da empreza; e mencionará quaes os recursos com que conta ella, para proseguir em suas obras, os trabalhos feitos de con-

strucção, conservação e reparação, as receitas e despezas dos diversos ramos do serviço, o estado do material fixo e rodante, e sua estatística, o trafego em suas diversas relações, as circumstancias financeiras da Companhia, operações realizadas, despezas do capital, chamadas por accções, sua importancia e cotações, pagamentos de juros e dividendos.

Art. 5°. Além do que fica determinado, cumpre mais ao Engenheiro Fiscal:

§ 1°. Dar circumstanciada informação sobre as plantas, perfis e projectos de obras d'arte que tenham de subir á approvação do Governo Imperial, propondo por essa occasião as modificações que entender convenientes.

§ 2°. Providenciar em ordem, a que os estudos e projectos definitivos das obras da Companhia, quer digam respeito á directriz do caminho, quer ás obras d'arte, sejam completos e perfectos no todo e em cada uma das suas partes, afim de evitar-se que, depois de approvados, sejam constantemente modificados.

§ 3°. Empregar o maior cuidado, para que na execução sejam fielmente observadas as plantas que tiverem sido approvadas pelo Governo Imperial.

§ 4°. Providenciar, afim de que o pessoal da Companhia nos trabalhos de exploração e execução de obras não causem damno á propriedade particular, e dirijam suas operações com todo o cuidado e methodo, e deste modo evitem conflictos e embaraços á mesma empresa.

§ 5°. Verificar, se a Companhia paga regularmente, nos termos da condição 23ª do seu contracto, os juros devidos aos seus accionistas.

§ 6°. Informar ao Governo, sempre que a Companhia necessitar de terrenos devolutos para suas construcções, fazendo com que venham designados nas plantas esses terrenos com sua respectiva descripção, verificando se effectivamente são devolutos, e se ha necessidade da quantidade pedida.

§ 7°. Velar pela fiel observancia, por parte da Companhia e seus agentes, do regulamento policial das Estradas de Ferro, que acompanha o Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857 e Decreto n. 2913 de 23 de abril de 1862, e informar sobre as alterações que, em attenção ás circumstancias especiaes da empresa, o Governo tiver de fazer, quando porventura a Companhia reclame essas modificações, como ficou previsto pela condição 27ª do contracto.

§ 8°. Enviar a esta Secretaria de Estado copia das plantas longitudinaes e perfis transversaes da Estrada, dos planos das obras d'arte mais importantes e dos terrenos devolutos que forem concedidos á Companhia.

§ 9°. Dar immediatamente conta ao Governo de quaesquer infracções, por parte da Companhia, das estipulações do contracto, e das occurrencias que por sua importancia possam perturbar a marcha da empresa, embaraçar o proseguimento das obras e prejudicar o serviço dos transportes.

Art. 6°. O Engenheiro Fiscal, antes de submeter á approvação do Governo Imperial qualquer modificação do plano das obras da Companhia, quer no sentido da sua segurança, quer da sua maior

economia, procurará chegar a um accôrdo com os representantes da Companhia.

Art. 7º. Tendo a Companhia concessionaria da Estrada do Paraguassú direito de desapropriar, na forma das leis em vigor, os terrenos de dominio particular que forem necessarios para uso da Estrada, seus ramaes, levantamento de estações, armazens, etc.; e devendo essas desapropriações ter lugar por decreto, e ao mesmo tempo por igual modo forem approvadas as plantas definitivas da Estrada, como prescrevem os arts. 1º e 2º do regulamento de 27 de outubro de 1855, que baixou em execução á lei n. 816 de 10 de julho do mesmo anno; o Engenheiro Fiscal terá esta circumstancia em muita ponderação, para que nas plantas que forem submettidas á approvação do Governo venham discriminados os terrenos publicos dos particulares, que tiverem de ser desapropriados, e informará sobre a extensão pedida, natureza dos terrenos e beneficios nelles existentes.

Art. 8º. Se engenheiros brasileiros, por ordem do Governo, forem praticar na Estrada de Ferro, como ficou estipulado na condição 28ª do contracto, ficarão sujeitos ao Engenheiro Fiscal, por intermedio de quem o Engenheiro chefe da Companhia dará ao Governo Imperial as informações trimestraes, de que trata o mesmo contracto; e quando o não faça, será esta obrigação satisfeita pelo Engenheiro Fiscal.

Art. 9º. Por intermedio do Engenheiro Fiscal, darão os Engenheiros praticantes conta ao Governo Imperial dos serviços, em que tiverem sido empregados, e os relatorios que apresentarem trimestralmente serão, com o seu — visto — e informação, enviados a esta Secretaria de Estado.

Art. 10. Os Engenheiros praticantes, que se distinguirem por sua moralidade, zelo e capacidade, poderão ser nomeados ajudantes do Engenheiro Fiscal, o qual terá o numero que fôr julgado necessario, conforme o desenvolvimento que tiver o serviço, e as necessidades crescentes da fiscalisação exigirem.

Art. 11. O Engenheiro Fiscal, em suas communicações officiaes em materia de serviço da Estrada, não se poderá dirigir ao Governo Imperial senão por intermedio do Presidente da Provincia, que, ácerca de suas requisições e sobre as occurrencias que tiverem lugar na Estrada, dará desde logo as providencias que forem necessarias e estiverem na sua alçada.

Art. 12. O Engenheiro Fiscal não poderá aceitar, nem incumbir-se de trabalhos alheios á fiscalisação da Estrada de Ferro, salvo os que forem determinados pelo Governo Imperial.

Art. 13. Nos termos das ordens em vigor e na conformidade da Lei n. 1157 de 26 de junho de 1862, o Engenheiro Fiscal e os praticantes, em seus trabalhos, empregarão o systema metrico na parte concernente ás medidas lineares, de superficie, capacidade e peso.

Art. 14. Os requerimentos e projectos do superintendente da Companhia sobre negocios relativos á Estrada de Ferro subirão ao conhecimento do Governo Imperial por intermedio do Engenheiro Fiscal, e instruidos com a sua informação.

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 25 de maio de 1868. — O Director Geral, *José Agostinho Moreira Guimarães*.

Mappa das obras em andamento na estrada de ferro do Paraguassú, do pessoal n'ellas empregado durante o mez de em anno de.....

N. 1.
 Arts. 2.º, 3.º e 4.º
 das Instruções
 de 25 de Maio
 de 1868.

**Designação
 do tempo.**

**MEZ
 OU ANNO DE**

TOTAL.

**Diff. para + ou -
 (anno ou mez)**

Nomenclatura e quantidade das obras.										Pessoal empregado.					Observações			
Escavação em terra.	Escavação em pedra.	Escavação em pedreira.	Movimento de pedra.	Movimento de terra.	Lançamento de pillos.	Alvenaria de loidas as qualidades.	Calçamentos.	Revestimentos.	Lastro.	Administrativo.	TECHNICO.	1.ª SECÇÃO.	2.ª SECÇÃO.	3.ª SECÇÃO.		No total de	TOTAL.	
																		(Nas observações se dará em resumo conta das obras de arte começadas, em andamento e concluidas, etc. e quaesquer noticias que sejam de interesse.)

**Mapa dos accidentes havidos na estrada de ferro do Paraguassu no mez de.....
OU anno de.....**

N. 3.
Arts. 2.º e 3.º das
Instruções de 23
de Maio de 1868.

DATAS.	DESIGNAÇÃO DAS VICTIMAS.	CAUSAS DOS ACCIDENTES.	NATUREZA DOS ACCIDENTES.	LUGARES DOS ACCIDENTES.	OBSERVAÇÕES.
Accidentes occorridos aos viajantes por facto do serviço.					
30 de Agosto.	Uma mulher.	(Dar a causa).	Ferimento na perna, ou contusões ligametas, ou morte.	No Lagoado.	Por imprudencia da victima.
	Nada.	—	—	—	—
Accidentes occorridos aos Empregados, operarios e Agentes da Companhia					
20 de Janeiro.	Um cantoneiro.	Rebentamento de uma mina.	Ferimento grave.	Na estação de... etc. etc.	
Accidentes occorridos ás pessoas que viaão ou transitão a pé.					
3 de Março.	Um obreiro.	Atravessava o caminho ao tempo em que o trem passava	Morto.	No sitio de... Por descuido da victima.	
Observações. (Nas observações se mencionaraõ os accidentes que se derem no material.)					

<p align="center">Mapa da conservação e reparos da estrada de ferro do Paraguassú no mez de.... ou anno de....</p>		<p>N. 5. Arts. 3.º e 4.º das Instrucções de 23 de Maio de 1868.</p>
<p>Despesas de reparação e conservação.</p>	<p>Designação do tempo.</p>	<p>MEZ OU ANNO.</p>
<p>Administração.</p>		
<p>Caminho.</p>		
<p>Edificios.</p>		
<p>Pontes.</p>		
<p>Cercas.</p>		
<p>Substituição de utilhos.</p>		
<p>Material ro- dante.</p>		
<p>Diversas.</p>		
<p>TOTAL GERAL.</p>		
<p>Da conservação.</p>		
<p>Por conta da renda.</p>		
<p>Por conta do capital.</p>		
<p>Com o material.</p>		
<p>Com o pessoal.</p>		
<p>Proporção.</p>		
<p>Por kilometro</p>		
<p>, em tração.</p>		
<p>Por secção.</p>		
<p>Por legua.</p>		
<p>Recetta.</p>		
<p>Total da renda.</p>		
<p>Proporção entre a recetta e des- pesa de conser- vação.</p>		

TOTAL.

Diff. para + ou — em relação
ao anno de.... ou mez de....

N. 7.

Mapa do movimento diario dos trens da estrada de ferro do Paragatassi no mez de.....
ou anno de.....

Art. 3.^o e 4.^o das In-
struções de 25 de
Maio de 1868.

Estações.	IDA.		VOLTA.		Observações.
	Partida.	Chegada.	Partida.	Chegada.	

N.º 14.
 Art. 4.º das Instruc-
 ções de 25 de Maio
 de 1888.

**Estado financeiro da Companhia da estrada de ferro do Paraguassu.
 Balanço do anno de.....**

Activo.		Passivo.	
Custo da estrada até a data	§	Capital da Companhia (numero das acções)	§
Trem rodante		Provincias	
Officinas.....		Emittidas no Paiz.....	
Casa de machinas		" " exterior	
Explorações e estudos		Credores diversos.....	
Carvão.....		Letras a pagamento	
Desapropriações.....		Dividendos por pagar	
Juros percebidos.....		Juros pagos.....	
Etc., etc.....		Lucros e perdas.....	
		Etc., etc.....	

Observações.

(Nas observações se deve declarar se as acções são cotadas, e a que preço, etc., quantas existam por emitir, e das emittidas a importancia dos dividendos, pagos, etc.)

AVISO N. 25 — DE 29 DE MAIO DE 1868

Declara que as despesas com a restauração do tunnel da Pojuca correrão por conta da Companhia sem augmento do custeio e do capital garantido.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 25 — Rio de Janeiro, 29 de maio de 1868.

Com o officio de V. Ex. de 16 do corrente me foi presente a cópia do que lhe foi dirigido pelo Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, fazendo algumas ponderações sobre o relatório semestral da Directoria, lido na Assembléa Geral dos accionistas em 2 de abril ultimo, e consultando sobre a classificação das despesas de restauração do tunnel da Pojuca, as quaes, tendo sido levadas nessa Provincia á conta do custeio, as fez transportar a Directoria para o fundo de reserva: — em resposta declaro a V. Ex. que o Governo Imperial considera nesta parte em todo o vigor o accôrdo e acto dessa Provincia de 27 de fevereiro de 1863, o qual positivamente determina na clausula 4ª que as despesas com os trabalhos da restauração do tunnel corram por conta da Companhia sem augmento do custeio e do capital garantido.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 41 — DE 2 DE JUNHO DE 1868

Communica ao Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres a decisão constante do Aviso n. 25, de 29 de maio ultimo sobre a classificação da despesa com a restauração do tunnel do Pojuca.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 41 — Rio de Janeiro, 2 de junho de 1868.

Remetto a V. S. para sua intelligencia com a copia do officio da presidencia da Bahia de 16 de maio proximo passado e do officio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro da mesma Provincia, fazendo algumas ponderações sobre o relatório da Directoria, lido na sessão da Assembléa Geral dos accionistas em 2 de abril; e porque nesse officio consultasse o mesmo engenheiro sobre a classificação das despesas com a restauração do tunnel da Pojuca, que a commissão na Bahia incluiu nas contas do custeio, e em Londres foram transportadas para o fundo de reserva, dei a decisão constante do incluso Aviso por copia, declarando aquella presidencia que, estando em seu inteiro vigor os arts. 3º e 4º de seu Acto e accôrdo de 27 de fevereiro de 1863, as despesas com os trabalhos da restauração

dessa obra devem correr por conta da Companhia sem augmento do custeio, nem do capital garantido.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 45 — DE 7 DE JUNHO DE 1868

Envia ao Inspector especial junto ás Companhias de Estradas de Ferro com séde na Europa todos os documentos relativos ao empréstimo de réis 150:000\$000 á Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 45 — Rio de Janeiro, 7 de junho de 1868.

Comprehendendo-se nas Instrucções dadas á commissão incumbida de examinar n'essa capital as questões relativas ás Estradas de Ferro, subvencionadas pelo Estado, a proposta feita pela Directoria da de Pernambuco para o empréstimo de 150:000\$000, autorisado pela Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 com applicação ao augmento do trem rodante da mesma Estrada, remetto a V. S. o officio confidencial do Encarregado de Negocios interino, de 23 de abril proximo passado, acompanhado da referida proposta assim como a correspondencia ultimamente havida entre essa Legação e a Directoria e os pareceres desta Secretaria de Estado concernente a esse assumpto, affim de que V. S. ouvindo o Dr. Bento José Ribeiro Sobragy se interesse com a mencionada Directoria para solução do objecto, e com urgencia me dê conhecimento do que occorrer para definitiva approvação.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 56 — DE 9 DE JUNHO DE 1868

Extende a 30 dias o prazo de 10 concedido para a retirada das mercadorias da estação de Entre Rios da Estrada de Ferro de D. Pedro II independente do pagamento de armazenagens.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 56 — Rio de Janeiro, 9 de junho de 1868.

Fica V. Mee. autorisado a estender a 30 dias o prazo de 10 marcado para os interessados retirarem dos armazens da estação de Entre Rios, as mercadorias que lhe são consignadas, independente de qualquer pagamento de armazenagem, ficando assim pro-

visoriamente modificada a disposição do artigo 15 das Instrucções que baixaram com o Decreto n. 3048 de 3 de fevereiro de 1863.

Deus Guarde a V. Mee.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 13 DE JUNHO DE 1868

Recommenda ao Presidente da Província do Amazonas toda o auxillo a commissão de engenheiros encarregada de estudar o rio Madeira.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — (Gabinete) S/N — Rio de Janeiro, 13 de junho de 1868.

Os Engenheiros José e Francisco Kellers em data de 7 e 8 do proximo passado me fizeram ver os embaraços com que teem lutado, para encetarem a exploração do rio Madeira, de que foram incumbidos, por falta do pessoal necessario para a tripulação das canoas e sentindo o Governo Imperial que para esse motivo não tenha essa commissão começado os seus trabalhos, tenho por muito recommendado a V. Ex., que empregue todos os meios ao seu alcance, afim de que parta quanto antes, para seu destino, a referida commissão, devendo V. Ex. não só utilizar-se das 22 pessoas, que o Vice-Consul da Bolivia offereceu espontaneamente para tripular as canoas como auxiliar á commissão com 4 a 6 individuos de inteira confiança.

Cumpre, outrossim, que V. Ex. mande contractar por intermedio do mesmo Vice-Consul mais 30 indios bolivianos, para serem empregados nesse serviço, e suprirem as faltas que se derem por qualquer circumstancia, no pessoal da expedição; e quando não seja possível conseguir o pessoal indispensavel, autoriso a V. Ex. a contractar com os regatões ou com qualquer outra pessoa o transporte dos Engenheiros até a Cachoeira de Santo Antonio, e todo o serviço da exploração.

Para occorrer ás despesas com este serviço, podendo ser insufficiente o credito de 5:000\$000. que mandei pôr á disposição de V. Ex., dou as precisas ordens, para que seja elevado a 10:000\$000

Ao Presidente da Província do Pará officio nesta data, dando-lhe conhecimento das Instrucções expedidas a esses engenheiros, e recommendo-lhe que lhes preste os auxilios de que carecerem, quer sejam requisitados por V. Ex., quer em circumstancias-extraordinarias pelos mesmos engenheiros.

Chamo finalmente a attenção de V. Ex. para a carta que me dirigio o Engenheiro Couto sobre este assumpto, a qual transmittio a V. Ex. na inclusa copia.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Província do Amazonas.

AVISO N. 32 — DE 19 DE JUNHO DE 1868

Indefere o requerimento do Superintendente da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy pedindo para empregar a renda do trafego na conclusão das obras da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 32 — Rio de Janeiro, 19 de junho de 1868.

A S. M. o Imperador foram presentes os officios de V. Ex. de 4 a 15 de junho e 9 de agosto do anno passado, informando que, não tendo os empresarios da Estrada de Ferro dessa Provincia, Roberto Sharps & Filhos, concluido as obras da mesma Estrada, a Companhia passava a satisfazer as obrigações de seu contracto, segundo declaração official do Superintendente, tomando a si a conclusão das obras, mas que para isso ia empregar a renda do trafego; e o mesmo Augusto Senhor manda declarar a V. Ex., para que faça constar ao Superintendente da Companhia, que, tendo se conformado por sua Imperial Resolução de 17 do corrente com o parecer da Secção do Imperio do Conselho de Estado, consultado sobre esta materia, não póde semelhante pretensão ser deferida porquanto as despezas que se teem de fazer por conta do capital, e as que devem correr por conta do rendimento, estão claramente especificadas no Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, e accôrdo de 4 de dezembro de 1866.

Se, porém, a Directoria insistir em considerar como despeza ordinarias as que teem de fazer com as obras complementares e a incluir nas contas do custeio, cumpre que a commissão incumbida de fiscalisar-as e liquidal-as, não as admitta, e proteste contra semelhante procedimento.

Deus Guardé a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 47 — DE 19 DE JUNHO DE 1868

Communica ao Ministro brasileiro em Londres a decisão constante do aviso n. 32, desta data, sobre a conclusão das obras da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy com a renda da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 47 — Rio de Janeiro, 19 de junho de 1868.

O Presidente da Provincia de S. Paulo em officio de 4 e 15 de junho de 9 de agosto do anno passado communicou a esta Secretaria de Estado que, não tendo os empreiteiros da Estrada de Ferro da mesma Provincia, Roberto Sharps & Filhos concluido as obras da mesma Estrada, fizera-lhe o Superintendente constar que a Companhia passava a satisfazer as obrigações do seu contracto, tomando a si as obras, mas que para conclui-las ia empregar a renda do trafego: e tendo o Governo Imperial ouvido a Secção do

Imperio do Conselho d'Estado sobre esta materia, em consulta de 24 de abril deu o seu parecer com o qual Houve por bem S. M. o Imperador conformar-se por sua Imperial resolução de 17 do corrente, indeferindo semelhante pretensão, por ser inteiramente opposta ao que foi estabelecido no Decreto de concessão n. 1759 de 26 de abril de 1856 e accôrdo de 4 de dezembro de 1866, e a esta conformidade se respondeu ao Presidente de S. Paulo, ordenando-se-lhe tambem que, a insistir a Directoria em considerar como despesas ordinarias as que teem de fazer com as obras complementares da Estrada, para as incluir nas de custeio — determina essa respectiva commissão que não as admitisse, protestasse contra semelhante procedimento: o que communico a V. S. para sua intelligencia, transmittindo-lhe copia da referida consulta, de cujo contexto deve V. S. dar conhecimento ao Engenheiro Benio José Ribeiro Sobragy.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Dr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 31 — DE 20 DE JUNHO DE 1868

Manda incluir na conta de capital da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco o custo de uma locomotiva.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 31 — Rio de Janeiro, 20 de junho de 1868.

Em solução ao officio de V. Ex. de 5 do corrente, sob numero 144, communico-lhe para sua intelligencia, e para que faça constar á commissão de tomada de contas da Estrada de Ferro de S. Francisco, nessa Provincia, que a despeza com a compra da locomotiva, que se referem as contas do mez de abril, deve ser lançada á conta do capital, á vista do que dispõe o § 3º do art. 2º do Decreto n. 1615 de 9 de junho de 1855, como por V. Ex. fo decidido de accôrdo com a opinião dos membros da mesma commissão. E nem póde prevalecer a este respeito duvida alguma fundada na lacuna notada no § 3º do art. 2º do contracto impresso; porquanto já foi esta questão decidida por Aviso de 31 de janeiro de 1861 e Imperial Resolução de 21 de novembro de 1860 tomada sobre consulta da Secção do Império do Conselho de Estado de 3 de novembro do mesmo anno, determinando-se que esse paragrapho do contracto fosse executado de conformidade com o que se lê na cópia existente na Legação Imperial de Londres, autenticada pelo official maior da Secretaria do Imperio, entendendo-se que o custo do primeiro e completo lote de machinas, locomotivas, carruagens de passageiros, carretões para mercadorias, na proporção de uma carruagem de 1ª classe, duas de 2ª e duas de 3ª, e de doze carretões para mercadorias ou gado para tres milhas, e de todo o machinismo rolante deve ser considerado como fazendo parte da despeza do capital, mas que a renovação, augmento e reparos de

AVISO N. 51 — DE 2 DE JULHO DE 1868

Recommenda ao Ministro brasileiro em Londres breve solução relativamente á questão economica da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco de que trata o aviso de 30 de abril do corrente anno.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 51 — Rio de Janeiro, 2 de julho de 1868.

Com as instrucções dadas a V. Ex. por este Ministerio em 20 de abril ultimo lhe foram enviados dous folhetos contendo a correspondencia a que as mesmas instrucções se referem, e em um delles achará impresso o relatorio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro da Bahia de 18 de março, e um officio seu confidencial da mesma data, versando principalmente sobre as necessidades economicas dessa empreza, e os meios de satisfazel-as; e por que o Governo Imperial está convencido de que as medidas propostas pelo Engenheiro Fiscal, são não só adoptaveis como da maior urgencia á vista das circumstancias pouco lisonjeiras da Companhia — recommendo a V. Ex. e ao Engenheiro Bento José Ribeiro Sobragy a prompta solução deste assumpto, a que o Governo Imperial liga a maior importancia.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 240 — DE 3 DE JULHO DE 1868

Devem ser feitos pelas proprias Repartições os calculos arithmeticos de todos os documentos relativos a fornecimentos; bem como ás despezas com serventes, férias de operarios e expediente dos Ministerios e outras Repartições.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, 3 de julho de 1868.

Ilm. e Exm. Sr. — Em solução á duvida proposta em seu Aviso de 10 de junho proximo passado, ácerca da intelligencia do art. 6º § 1º. do Decreto n. 4153 de 6 de abril ultimo, cabe-me declarar a V. Ex. que devem ser feitos pelas proprias repartições os calculos arithmeticos de todos os documentos dos diversos Ministerios, e das Collectorias e Mesas de Rendas que se referirem a contas de fornecimentos, bem como á despeza com serventes, férias de operarios e expediente das mesmas repartições, exclusiva a do pessoal, que tem assentamento no Thesouro; porquanto, tendo de ser lançados em folha, a este compete fazer o calculo dos vencimentos, segundo a natureza das faltas e substituições.

Deus Guarde a V. Ex.

Zacarias de Góes e Vasconcellos

Sr. Manoel Pinto de Souza Dantas.

AVISO N. 48 — DE 22 DE JUNHO DE 1868

Transmitto ao Ministro brasileiro em Londres documentos sobre a questão do augmento do trem rodante da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Seccão — N. 48 — Rio de Janeiro, 22 de junho de 1868.

Ao officio dessa Legação de 23 de Dezembro do anno passado, já respondido por Aviso de 29 de janeiro ultimo, veio annexo o do Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de S. Paulo, em que trata da questão relativa ao emprego da lenha em vez de carvão de pedra no serviço das machinas, e finalmente faz vêr, de ordem da Directoria, que o numero dessas machinas e dos vagões excedentes da quantidade exigida no relatorio do Engenheiro Brauleza deve ser considerado como fazendo parte da despeza ordinaria, e como tal levado á conta do rendimento.

A materia desse officio refere-se á correspondencia havida entre o Governo Imperial, a Presidencia de S. Paulo, e o Superintendente da Companhia, que foi publicada no segundo folheto annexo ás Instrucções, que acompanharam o Aviso dirigido a V. S.

Ahi verá além do officio do Presidente de S. Paulo de 23 de setembro do anno passado, que trata do emprego da lenha em vez de carvão mineral no serviço das machinas, o de 6 de dezembro do mesmo anno sobre a questão relativa ás despezas com as obras additionaes, e o trem rodante, e finalmente o de 29 de fevereiro deste anno, versando sobre a classificação da despeza com a conservação do material rodante, enquanto não fôr a Estrada de Ferro definitivamente recebida pelo Governo Imperial.

As questões, de que tratam essa correspondencia, e o officio dessa Legação — foram submettidos á Seccão do Imperio do Conselho de Estado, que em consulta de 24 de abril ultimo deu seu parecer, com o qual Houve por bern S. M. o Imperador conformar-se por sua immediata Resolução de 10 deste mez.

Com a copia dessa consulta, que remetto a V. S. para seu conhecimento e do Engenheiro Bento José Ribeiro Sobragy, transmitto-lhe tambem a do officio, que nesta data dirijo ao Presidente de S. Paulo, para seu governo, e intelligencia dos prepostos da Companhia naquella Provincia.

Igualmente convém que V. S. dê conhecimento á Directoria da decisão do Governo tomada de conformidade com a Resolução do Conselho d'Estado de 10 do corrente mez.

Deus Guarde a V. S.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 51 — DE 2 DE JULHO DE 1868

Recommenda ao Ministro brasileiro em Londres breve solução relativamente á questão economica da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco da que trata o aviso de 30 de abril do corrente anno.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 51 — Rio de Janeiro, 2 de julho de 1868.

Com as instruções dadas a V. Ex. por este Ministerio em 20 de abril ultimo lhe foram enviados dous folhetos contendo a correspondencia a que as mesmas instruções se referem, e em um delles achará impresso o relatorio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro da Bahia de 18 de março, e um officio seu confidencial da mesma data, versando principalmente sobre as necessidades economicas dessa empresa, e os meios de satisfazel-as; e por que o Governo Imperial está convencido de que as medidas propostas pelo Engenheiro Fiscal, são não só adoptaveis como da maior urgencia á vista das circumstancias pouco lisongeiras da Companhia — recommendo a V. Ex. e ao Engenheiro Bento José Ribeiro Sobragy a prompta solução deste assumpto, a que o Governo Imperial liga a maior importancia.

Deus Guarde a V. Ex.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 240 — DE 3 DE JULHO DE 1868

Devem ser feitos pelas proprias Repartições os calculos arithméticos de todos os documentos relativos a fornecimentos; bem como ás despesas com serventes, férias de operarios e expediente dos Ministerios e outras Repartições.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, 3 de julho de 1868.

Ilm. e Exm. Sr. — Em solução á duvida proposta em seu Aviso de 10 de junho proximo passado, acerca da intelligencia do art. 6º § 1º. do Decreto n. 4153 de 6 de abril ultimo, cabe-me declarar a V. Ex. que devem ser feitos pelas proprias repartições os calculos arithméticos de todos os documentos dos diversos Ministerios, e das Collectorias e Mesas de Rendas que se referirem a contas de fornecimentos, bem como á despesa com serventes, férias de operarios e expediente das mesmas repartições, exclusiva a do pessoal, que tem assentamento no Thesouro; porquanto, tendo de ser lançados em folha, a este compete fazer o calculo dos vencimentos, segundo a natureza das faltas e substituições.

Deus Guarde a V. Ex.

Zacarias de Góes e Vasconcellos

Sr. Manoel Pinto de Souza Dantas.

DECRETO N. 4224 — DE 4 DE JULHO DE 1868

Approva o regulamento e as tarifas da estrada de ferro do Recife ao rio de S. Francisco na provincia de Pernambuco.

Hei por bem approvar o regulamento e as tarifas da Estrada de Ferro do Recife ao rio de S. Francisco, na provincia de Pernambuco, que com este baixam, assignados por Manoel Pinto de Souza Dantas, 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, aos 4 do mez de julho de 1868, 47° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Regulamento e tarifas dos transportes da estrada de ferro do Recife ao S. Francisco.

PASSAGEIROS

Art. 1º. Os passageiros das tres classes pagam os preços fixados nos quadros annexos B. C e D. (*)

Art. 2º. A distribuição dos bilhetes cessa cinco minutos antes da partida dos trens, e a essa hora serão fechadas as portas que dão ingresso para a estação.

Art. 3º. Os passageiros só tem entrada nos carros com um bilhete ou passe de circulação em forma dado por um agente da administração ou do Governo competentemente autorizado.

Art. 4º. Os bilhetes ou passes devem ser apresentados na entrada para a plataforma das estações, e conservados para serem entregues ou exhibidos sempre que forem exigidos pelos empregados da administração.

Art. 5º. Os bilhetes para viagem de *ida* são validos unicamente no dia e trem para que forem distribuidos; os de *ida e volta*, porém, dão direito á *volta* em qualquer trem ordinario de passageiros dentro de 24 horas, ou 48 se forem comprados em vespera de domingo, dia santificado ou de festa nacional. Neste ultimo caso os bilhetes de 1ª classe são validos para 72 horas.

Quando na expiração destes prazos não houver trem, a *volta* só poderá ter logar no primeiro trem ordinario de passageiros, que se seguir.

Os bilhetes de *ida e volta* são vendidos com um abatimento de 25 por cento sobre a tarifa ordinaria.

Art. 6º. Os passes concedidos por serviço do Governo, ou da estrada de ferro não são transferiveis, e os seus portadores não podem viajar em carro de classe superior á nelles designada, ainda mesmo pagando a differença correspondente.

(*) Os quadros estão publicados na Collecção de Leis de 1868 — pag. 468.

DECRETO N. 4221 — DE 4 DE JULHO DE 1868

Approva o regulamento e as tarifas da estrada de ferro do Recife ao rio de S. Francisco na provincia de Pernambuco.

Hei por bem approvar o regulamento e as tarifas da Estrada de Ferro do Recife ao rio de S. Francisco, na provincia de Pernambuco, que com este baixam, assignados por Manoel Pinto de Souza Dantas, 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, aos 4 do mez de julho de 1868, 47° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Regulamento e tarifas dos transportes da estrada de ferro do Recife ao S. Francisco.

PASSAGEIROS

Art. 1º. Os passageiros das tres classes pagam os preços fixados nos quadros annexos B. C e D. (*)

Art. 2º. A distribuição dos bilhetes cessa cinco minutos antes da partida dos trens, e a essa hora serão fechadas as portas que dão ingresso para a estação.

Art. 3º. Os passageiros só teem entrada nos carros com um bilhete ou passe de circulação em forma dado por um agente da administração ou do Governo competentemente autorizado.

Art. 4º. Os bilhetes ou passes devem ser apresentados na entrada para a plataforma das estações, e conservados para serem entregues ou exhibidos sempre que forem exigidos pelos empregados da administração.

Art. 5º. Os bilhetes para viagem de *ida* são validos unicamente no dia e trem para que forem distribuidos; os de *ida e volta*, porém, dão direito á *volta* em qualquer trem ordinario de passageiros dentro de 24 horas, ou 48 se forem comprados em vespera de domingo, dia santificado ou de festa nacional. Neste ultimo caso os bilhetes de 1ª classe são validos para 72 horas.

Quando na expiração destes prazos não houver trem, a volta só poderá ter logar no primeiro trem ordinario de passageiros, que se seguir.

Os bilhetes de *ida e volta* são vendidos com um abatimento de 25 por cento sobre a tarifa ordinaria.

Art. 6º. Os passes concedidos por serviço do Governo, ou da estrada de ferro não são transferiveis, e os seus portadores não podem viajar em carro de classe superior á nelles designada, ainda mesmo pagando a differença correspondente.

(*) Os quadros estão publicados na Collecção de Leis de 1868 — pag. 468.

Art. 7º. A administração poderá emitir bilhete de assignatura, os quaes dão direito ao transporte sómente nos trens ordinarios de passageiros, e terão as seguintes deducções sobre a tarifa geral:

Para um mez	30 por cento
” tres mezes	40 ” ”
” seis ”	50 ” ”

Os bilhetes de assignatura poderão comprehender sómente os dias uteis, á vontade do assignante, e não serão transferiveis, salvo os de 3ª classe para criados de uma mesma pessoa, declarando esta, ao tomar a assignatura, e escrevendo-se no respectivo bilhete, os nomes dos que delle se servirem.

Art. 8º. A administração tem o direito de tomar qualquer dos bilhetes ou passes de que tratam os arts. 6º e 7º, quando apresentados por pessoas que delles se não devam servir, cobrando o duplo da passagem; nos casos de reincidencia, os bilhetes ou passes serão considerados de nenhum valor, e os assignantes nenhum direito terão á indemnisação.

Art. 9º. Os passageiros sem bilhete, os portadores de bilhetes não carimbados pela administração, ou que tenham carimbo de outro dia, ou trem, salvas as disposições dos arts. 5º e 7º pagarão o preço de sua viagem, contada do ponto da partida do trem, se pelo seu conhecimento de bagagem não estiver provada a estação de sua procedencia.

Os que excederem o trajecto a que tiverem direito ou viajarem em classe superior á indicada no seu bilhete, pagarão a differença de sua passagem.

Nos casos previstos no presente artigo o conductor do trem é obrigado a dar um bilhete supplementar, que indique a somma percebida.

Art. 10. As crianças menores de tres annos, que viajarem sempre ao collo, nada pagam; as menores de seis annos que se accommodarem duas em cada logar pagam metade da passagem, e devem ser acompanhadas.

Art. 11. O passageiro que ficar em qualquer ponto aquem do designado em seu bilhete, deve fazer entrega deste ao chefe da estação, e perde o direito ao resto da viagem, que só poderá effectuar comprando novo bilhete.

Art. 12. Os doentes que viajarem deitados e os alienados devem ser acompanhados por pessoas que os vigiem, e só podem ser transportados em carros separados, mediante as condições do artigo seguinte.

Art. 13. A administração póde alugar um ou mais carros nos trens ordinarios de passageiros sem prejuizo do serviço da estrada de ferro, mediante o abatimento de 25 por cento sobre o preço das respectivas lotações, quando este fór pelo menos de 20\$000.

Art. 14. E' expressamente prohibido a qualquer passageiro:

1º. Viajar em carro de classe superior á que designar o seu bilhete, salvo se previamente houver pago a differença da passagem ao conductor.

2º. Passar de um carro para outro, estando o trem em movimento.

- 3°. Viajar nas varandas dos carros ou debruçar-se para fóra.
- 4°. Viajar nos carros de 1ª e 2ª classe, estando descalço.
- 5°. Entrar ou sahir dos carros com o trem em movimento.
- 6°. Entrar ou sahir por outro logar que não seja a plataforma da estação e porta para este fim designada.
- 7°. Fumar nas salas de espera de 1ª e 2ª classes, enquanto ahí permanecerem senhoras.

Art. 15. A entrada dos trens é interdita:

- 1°. A's pessoas embriagadas ou indecentemente vestidas.
- 2°. Aos portadores de armas carregadas, materias inflammaveis ou objectos cujo odor possa incommodar os passageiros.

Art. 16. Ninguem póde transportar consigo nos trens mais de uma arma de fogo, a qual deve ser apresentada ao chefe da estação para verificar se se acha descarregada.

Esta disposição não comprehende os agentes da força publica, que viajarem em serviço do Governo, acompanhando presos ou recrutas.

Art. 17. O passageiro que infringir as presentes instrucções, e depois de advertido pelos empregados da estrada de ferro, persistir na infracção, será posto fóra da estação, restituindo-se-lhe o valor do bilheté que houver comprado, se não tiver começado a viagem.

Se a infracção fór commettida durante a viagem, o passageiro incorrerá na multa de 20\$ a 50\$, e no caso de recusar-se a pagal-a, ou se depois desta satisfeita não corrigir-se, o conductor o entregará ao chefe da estação principal mais proxima para remettel-o á autoridade policial, a qual procederá como fór de direito.

BAGAGEM

Art. 18. Os passageiros podem transportar gratuitamente, e sob sua unica responsabilidade, um volume de bagagem cujo peso não exceda de 15 kilogrammas, e possa ser collocado por baixo do seu logar sem incommodar os demais viajantes.

Esta concessão não se estende aos objectos preciosos.

Os menores que pagarem meia passagem não terão direito ao transporte gratuito de bagagem.

A bagagem de que trata o presente artigo comprehende simplesmente os objectos de uso ordinario, taes como roupa, artigos de toilette, etc., ou objectos que devam servir durante o trajecto.

Art. 19. Toda a bagagem que não se achar nas condições do artigo precedente deve ser registrada, e será transportada de conformidade com a tarifa n. 1, para o que será entregue no escriptorio respectivo, pelo menos 20 minutos antes da partida do trem que tiver de conduzi-la.

Art. 20. Os volumes de bagagem apresentados para serem transportados pelos trens de passageiros poderão ser recusados desde que seu peso exceda de 100 kilogrammas ou o seu volume de 2 metros cubicos.

Art. 21. A bagagem registrada deve ser retirada no dia de sua chegada á estação destinataria. A que não fór reclamada naquelle dia ficará na estação por conta e risco de quem pertencer, pagande

de armazenagem 100 réis por dia e por 10 kilogrammas ou fracção de 10 kilogrammas.

A bagagem que a pedido ou por negligencia do expedidor deixar de ser registrada no dia de sua entrega na estação, fica sujeita ás mesmas condições de armazenagem.

Art. 22. Em caso de perda ou damno de um ou mais volumes de bagagem o passageiro tem o direito de reclamar da administração a somma correspondente ao peso dos objectos perdidos ou damnificados, na razão de 5\$ por 10 kilogrammas ou fracção de 10 kilogrammas.

Se a indemnisação tiver lugar por damno ou avaria e na razão da somma fixada no presente artigo, a bagagem ficará pertencendo á companhia.

Esta disposição não se entende com os objectos preciosos cujos valores forem declarados, ou com os volumes cujo conteúdo fôr conhecido, os quaes serão pagos aquelles pelos respectivos valores e estes por arbitramento feito de accôrdo com as leis em vigor.

TARIFA N. 1

Art. 23. A tarifa n. 1 comprehende os objectos que não excederem de 100 kilogrammas de peso ou de 2 metros cubicos de volume, e que devam ser transportados pelos trens de passageiros.

Art. 24. As mercadorias expedidas pela tarifa n. 1, pagam por unidade de 10 kilogrammas, de conformidade com o quadro annexo E.

Art. 25. As mercadorias expedidas pelas condições da tarifa n. 1, devem ser entregues no escriptorio do registro, pelo menos 20 minutos antes da partida do trem que tiver de conduzi-las.

Art. 26. Os objectos de um peso ou volume superior ao fixado pela tarifa n. 1, podem ser igualmente transportados pelos trens de passageiros, em virtude de requisição dos expedidores e pelas condições da mesma tarifa, contanto que não prejudiquem a expedição de outras mercadorias de preferencia, nem retardem a marcha dos ditos trens.

Art. 27. As mercadorias expedidas pelas condições da tarifa n. 1, que não forem retiradas no dia de sua chegada á estação do seu destino, ficam sujeitas ao disposto no art. 21.

Art. 28. As mercadorias expedidas pelas condições da tarifa n. 1, que forem extraviadas ou damnificadas ficam sujeitas ás condições do art. 22.

Art. 29. Os fretes dos objectos expedidos pelas condições da tarifa n. 1, são pagos no acto da inscripção.

TARIFA N. 2

Art. 30. A tarifa n. 2 comprehende os objectos classificados no quadro annexo A e semelhantes, que serão transportados nos trens de mercadorias.

Art. 31. As mercadorias transportadas pelas condições da tarifa n. 2, se dividem em quatro classes, e seus fretes são cobrados por unidade de 10 kilogrammas de conformidade com os quadros appensos F, G, H e I.

Art. 32. Toda a expedição de productos agricolas do paiz, com excepção do algodão, feitas pelas condições da tarifa n. 2, 3ª classe, se effectuará mediante um abatimento de 20 % sobre o respectivo frete, sempre que seu peso comprehender 3.000 kilogrammas ou mais.

Os fretes das demais mercadorias da referida tarifa, qualquer que seja a sua classe, terão igual abatimento quando o peso da expedição fór de 10.000 kilogrammas ou mais.

Art. 33. Os objectos de 1ª classe da tarifa n. 2, que, á requisição dos respectivos expedidores, forem enviados nos trens de passageiros pelas condições da tarifa n. 1, pagam 50 % mais sobre os preços desta tarifa.

Art. 34. Os objectos cujo transporte se effectuar pelas condições da tarifa n. 2 podem ficar 12 horas de dia na estação da capital e 36 nas do interior. Findo que seja este prazo, só permanecerão nos armazens das estações por conta e risco de quem pertencer, e pagando a seguinte armazenagem por unidade ou fracção de 10 kilogrammas e por dia:

Pelos primeiros 30 dias, 50 réis.

De 31 a 90, 100 réis.

Art. 35. Se uma mesma expedição pela tarifa n. 2 contiver mercadorias de diversas classes, que não perfaçam cada uma de per si a unidade de 10 kilogrammas, o frete total será cobrado pela taxa da classe mais elevada.

Art. 36. As expedições de objectos de 4ª classe da tarifa n. 2 que reclamarem o emprego de um ou mais vagões, se effectuarão pelas condições da tarifa n. 3, 2ª classe.

Art. 37. Os perús, galos, patos, marrecos, gallinhas, pavões, araras, papagaios e quaesquer outras aves domesticas ou silvestres; gatos, leitões, porcos da india, coelhos, macacos, kagados, pacas, tatús, coatys, etc., e quaesquer outros animaes pequenos, só serão transportados estando acondicionados dentro de gaiolas, cestas, caixas, harricas, ou caixões fechados; e pagarão pela tarifa n. 1 se forem expedidos pelos trens de passageiros e pela 2ª classe da tarifa n. 2 se o forem pelos trens de mercadorias.

A companhia não responde por expedições desta natureza.

Art. 38. Os animaes ferozes só são transportados nos trens de mercadorias ou especiaes, e acondicionados em fortes caixões ou gaiolas de ferro ou madeira, e pagam pela 1ª classe da tarifa n. 2.

A companhia não responde por estas expedições.

Art. 39. As mercadorias transportadas pelas condições da tarifa n. 2 pagam o respectivo frete no acto da inscripção, salvo as de 3ª classe desta mesma tarifa despachadas do interior para a capital, que podem ser pagos na estação da procedencia ou destinação, á vontade do expedidor.

TARIFA N. 3

Art. 40. A tarifa n. 3 comprehende as mercadorias classificadas no quadro annexo A e semelhantes, que serão transportadas pelos trens de mercadorias.

Art. 41. As mercadorias transportadas pela tarifa n. 3 se dividem em duas classes, e seus fretes são cobrados por tonelada

metrica (1.000 kilogrammas) de conformidade com os quadros annexos J e K.

Art. 42. As mercadorias cujo transporte se effectuar pela tarifa n. 3 podem ficar 24 horas de dia na estação da capital e 48 nas do interior, findas as quaes, pagarão 200 réis por 1.000 kilogrammas ou fracção de 1.000 kilogrammas, e por dia de demora.

A administração em taes casos não responde por extravios ou damnos.

Art. 43. Se uma mesma expedição da tarifa n. 3 contiver mercadorias de diversas classes que não perfaçam cada uma de per si 1.000 kilogrammas, o frete total será cobrado pela taxa da classe mais elevada.

Art. 44. A carga e descarga dos objectos transportados pelas condições da tarifa n. 3 serão feitas nas estações do interior pelos expedidores ou destinatarios.

Art. 45. A administração poderá fazer o serviço de que trata o artigo antecedente no caso de negligencia dos expedidores ou destinatarios, ou por convenio, cobrando além do frete, 2\$ por carga de vagões e 1\$ por descarga.

Art. 46. Os carros de passeio, os funebres e as carroças pagam o frete total dos vagões que occuparem, na razão de 5.000 kilogrammas por vagão, cobrando-se o daquelles pela 1ª classe e o destes pela 2ª classe da tarifa n. 3.

Estes preços comprehendem a carga e descarga na estação da capital; nas do interior aquelle serviço será feito pelos agentes dos expedidores ou destinatarios, ou nas condições do art. 45.

Art. 47. Os expedidores dos carros e carroças devem apresentar os nas estações de procedencia pelo menos meia hora antes da partida do trem pelo qual desejam fazer a remessa.

Art. 48. Os vehiculos transportados não podem conter bagagens ou quaesquer outros objectos além dos que lhes pertencerem.

Art. 49. As expedições feitas pela tarifa n. 3 que comprehendem dous ou mais vagões (10.000 kilogrammas ou mais) teem um abatimento de 20 %.

As mercadorias da 2ª classe da mesma tarifa, que occuparem mais de cinco vagões, podem ter um abatimento até 30 % sobre o frete dos vagões que excederem este numero.

Art. 50. Com excepção dos objectos de 1ª classe transportados do interior para a capital, cujo frete é pago na estação de procedencia ou destinataria, á vontade do expedidor, os demais fretes da tarifa n. 3 são pagos no acto da inscripção.

TARIFA N. 4

Art. 51. A tarifa n. 4 regula o transporte de animaes, por cabeças e pelos preços estabelecidos nos quadros annexos L. M. e N.

Art. 52. Os cavallos ou burros de sella ou de carro podem ser conduzidos nos trens de passageiros, comtanto que o seu numero não exceda á lotação dos vagões dos mesmos trens para este fim destinados. As expedições que excederem áquella lotação só se effectuarão em trens especiaes ou de mercadorias.

Art. 53. Os cavallos com cangalhas, bois, porcos, cabras, carneiros, etc., são transportados em trens de mercadorias ou especiaes.

Art. 54. Os animaes que tiverem de ser expedidos devem ser apresentados na estação, pelo menos 20 minutos antes da partida do trem que deve transportal-os, se fôr de passageiros, e meia hora se fôr de mercadorias.

Art. 55. O expedidor que desejar effectuar o transporte de grande numero de animaes, deve prevenir a administração com antecedencia de 24 horas.

Art. 56. As expedições de animaes, feitas pelas condições da tarifa n. 4, que comprehenderem dez ou mais vagões, terão o abatimento de 20 % sobre os preços desta tarifa; e uma passagem gratuita de ida e volta nos carros de 3ª classe será concedida a um dos conductores dos animaes: e em taes casos a presença deste será exigida.

Art. 57. A companhia sómente se responsabilisa pelos damnos ou perdas no transporte de animaes, provando-se que por culpa de seus empregados foram elles extraviados, demorados mais tempo do que o necessario, maltratados durante a viagem ou excedida a lotação dos respectivos carros; e ainda assim não é obrigada a indemnisação superior á abaixo fixada.

	<i>Cada um</i>
Por cavallos, burros e semelhantes ..	100\$000
Bois, vaccas, vitellas	50\$000
Bezerros, carneiros, etc.	10\$000
Aves e animaes pequenos	2\$000

A companhia responsabilisa-se, entretanto, pelos valores declarados dos animaes e nos casos acima expostos, mediante o pagamento de 1 % *ad valorem* além do frete.

Art. 58. Os animaes que não forem retirados logo depois de sua chegada á estação destinataria, são remetidos por conta e risco do quem pertencerem para alguma cocheira ou deposito de animaes, correndo a despeza que fizerem por conta de seus respectivos donos.

Art. 59. Os fretes dos animaes são pagos no acto da inscripção.

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 60. Os objectos expedidos pelas tarifas ns. 2 e 3 podem ser despachados a todas as horas do expediente das estações.

Art. 61. No calculo dos fretes as fracções de kilometros e de 10 kilogrammas pagarão por unidades inteiras; as de tonelada metrica (1.000 kilogrammas) se excederem de 1/2 serão contadas por unidade; e por meia unidade se forem inferiores áquelle limite.

Na importancia total do frete de um despacho as fracções menores de 20 réis serão contadas como 20 réis.

Art. 62. As mercadorias que não puderem ser misturadas com outras, sem que as damnifiquem, só serão transportadas pelo frete de um vagão (5.000 kilogrammas).

Art. 63. A administração não responde pelas avarias inherentes á natureza das mercadorias, taes como a deterioração de frutas, etc. diminuição ordinaria de peso, combustão espontanea, effervescencia, evaporação ou esgoto de liquido, etc.

Não é responsável igualmente por avarias de outra natureza, desde que não forem authenticadas pelo chefe da estação antes da entrega dos objectos, e não houver estrago conhecido nos involucros procedentes de negligencia de seus empregados.

Art. 64. Desde que um expedidor necessitar de um vagão para a carga completa de sua mercadoria, deve requisital-o com antecedencia de 24 horas, e de 48 se o pedido fôr de dous ou mais vagões.

O expedidor fica sujeito a uma multa de 5\$ por vagão se a mercadoria não fôr remettida á estação no dia convenionado.

A importancia desta multa é depositada no acto da requisição, e a administração, no dia immediato ao fixado para a expedição, poderá dispor dos vagões.

O chefe da estação deve prevenir com antecedencia o expedidor do dia e hora em que os vagões estarão á sua disposição.

Nas estações intermedias os vagões são carregados pelos trabalhadores do expedidor dentro do prazo que lhe fôr fixado, e neste caso fica aquelle sujeito ás disposições do art. 45.

Art. 65. Nenhum expedidor de um ou mais vagões de mercadorias póde exceder, sob qualquer pretexto, a lotação dos mesmos vagões.

O expedidor é responsável por qualquer avaria causada nos vehiculos da estrada de ferro, por seus agentes, na carga ou descarga das mercadorias.

Art. 66. Nas estações intermedias as mercadorias só serão recebidas para serem transportadas nos trens que alli pararem.

Os dias e horas das passagens dos trens são affixados nas ditas estações.

Art. 67. A administração não se obriga a transportar objectos de um peso superior a 1.000 kilogrammas, ou que exijam a conservação de um ou mais vagões sobre a linha principal, nas estações onde não houver linha de desvio.

Art. 68. O transporte de objectos que reclamarem o emprego de um material especial, não é obrigatorio.

Art. 69. O transporte de materiaes inflammaveis, taes como phosphoros, liquidos alcoolicos, agua-raz, vitriolo, essencias e outras substancias perigosas, ou de volume cujo involucro possa occasionar incendio, não póde ter logar pelos trens de passageiros.

Estes objectos devem ser acondicionados em barris ou caixões de madeira competentemente fechados, e são expedidos pelos trens de mercadorias.

Art. 70. A polvora e outras substancias de grande perigo só podem ser transportadas, acondicionadas em duplos involucros de madeira ou caixas de cobre devidamente fechadas, por conta do Governo, ou quando forem destinadas ás obras da estrada de ferro.

Art. 71. Em relação ao volume a carga dos vagões abertos não póde exceder das seguintes dimensões:

Largura — 2m,50.

Altura acima do nivel dos trilhos — 3 metros.

Art. 72. O chefe da estação deve dar aviso ao destinatario da chegada da mercadoria e do tempo que póde ficar nos armazens da companhia sem retribuição alguma, sempre que este residir na capital ou nas proximidades das estações do interior, e quando seu

nome e domicilio se acharem inscriptos nas guias. Se, porém, morar á distancia, poderá fazel-o se algum dos interessados o exigir, depois de satisfeita a taxa de 500 réis por kilometro ou fracção de kilometro.

Art. 73. Os saccoes, vasillos, ancoras, barris e outros involueros que tenham servido e sejam destinados ao transporte pela estrada de feirc de generos produzidos no paiz, o que em caso de duvida será attestado pelo chefe da estação, são conduzidos gratuitamente sem responsabilidade da administração. Estes artigos quando demorados nas estações ficam sujeitos ás condições do art. 34.

Art. 74. Toda a inscripção de mercadorias, bagagens, dinheiro, joias, animaes e cascoes vasillos, de que trata o art. 73, é feita mediante um conhecimento dado ao expedidor, e que é exigido no acto da entrega dos objectos. Uma taxa de 40 réis é percebida pelo conhecimento de inscripção.

No caso de perda do conhecimento, o recbedor, depois de justificada sua identidade, póde passar um recibo, em vista do qual lhe será entregue a mercadoria ou volume registrado.

Art. 75. As mercadorias de qualquer natureza, remetidas para as estações afim de serem expedidas pelos trens de carga, e que não forem despachadas dentro de 12 horas do dia na estação da capital, e 24 nas do interior, ficam sujeitas a armazenagem, de conformidade com a tarifa por que tiverem de ser despachadas. (Artigos 34 e 42).

A administração não responde por estas mercadorias antes de serem despachadas.

Art. 76. Os objectos que no fim de 90 dias não forem retirados das estações ou armazens da estrada de ferro, são vendidos pela administração em hasta publica por conta e risco de quem pertencerem, para pagamento das despezas a que estiverem sujeitos, recolhendo-se qualquer excedente ao deposito publico.

Art. 77. Na cobrança da armazenagem de mercadorias não são contados os dias de chegada, entrega ou despacho.

Art. 78. Os objectos que não se acharem sufficientemente acondicionados e que não tiverem um endereço ou marca intelligivel podem ser recusados ou transportados sem responsabilidade da companhia, fazendo-se esta declaração nos respectivos conhecimentos.

Art. 79. A administração tem o direito de abrir os volumes todas as vezes que suspeitar que se faz uma falsa declaração do seu conteúdo. Em taes casos cobrar-se-ha o frete duplo dos objectos não manifestados. Se, porém, esses objectos forem dos mencionados nos arts. 69 e 70, o expedidor fica sujeito á multa de 100\$ a réis 200\$000.

Art. 80. A administração póde nas estações do interior fazer adiantamentos de dinheiro sobre os generos destinados ao transporte da estrada de ferro, mediante 1 % sobre a somma adiantada, contanto que o valor da mercadoria exceda pelo menos o duplo da mesma somma.

Art. 81. As mercadorias sujeitas a se deteriorarem pagam o seu frete qualquer que seja a tarifa por que forem transportadas, sempre no acto da inscripção.

Art. 82. Quando a mercadoria fôr recusada pelo destinatario, ou quando este fôr desconhecido, os artigos sujeitos a se deteriorarem podem ser vendidos no fim de oito dias, por conta e risco de quem perlocerem, procedendo-se de conformidade com o final do artigo 76.

Art. 83. Todo o transporte que necessitar de um ou mais vagões paga o frete total dos que forem empregados na razão de 5 toneladas metricas (5.000 kilogrammas) por vagão, tendo-se em vista as reduções inherentes á classe de mercadorias e numero de vagões.

Art. 84. Os expedidores devem declarar se as suas mercadorias são frageis ou se devem ser preservadas da humidade; em falta do que a companhia não responde por avarias desta especie.

Art. 85. Os objectos preciosos, taes como joias, dinheiro, ouro, etc., só são transportados pelos trens de passageiros, e pagam além de 50 % sobre os preços da tarifa n. 1, mais 1½ % *ad valorem*. Neste caso é a administração responsavel pelos valores declarados.

Art. 86. Se a remessa de bagagem ou mercadorias se compuzer de varios volumes, o frete será contado por um só com o peso de todos os outros. Esta concessão só terá logar se os volumes se acharem reunidos debaixo do nome de um só destinatario.

Art. 87. Nenhum despacho se effectuará por menos de 320 réis para uma distancia de 1 a 60 kilometros e de 640 réis de 61 kilometros em diante, incluída a inscripção.

Art. 88. A responsabilidade da companhia só cessa com a entrega dos objectos aos destinatarios ou seus delegados, salvos os casos especificados nas presentes instrucções e para os quaes esta responsabilidade está definida.

Art. 89. Em caso de perda ou damno de mercadorias (salvo os casos do art. 63) a administração é responsavel unicamente pelo valor real e immediato dos volumes extraviados, e não pelos lucros que de sua entrega eram esperados; e ainda assim só quando na forma deste regulamento e leis em vigor tiver o expedidor direito a essa garantia.

Art. 90. Toda a reclamação, tendo por objecto uma taxa indevidamente percebida, perda ou avaria, deve ser immediatamente dirigida ao chefe da estação. Da decisão do dito chefe poderá o reclamante dentro do prazo de tres dias appellar para a administração, findo o qual, não poderá ser attendido.

Art. 91. As malas do correio e seus conductores serão transportados gratuitamente e hem assim os dinheiros do thesouro nacional ou provincial, por conta e risco do Governo.

São tambem transportados gratuitamente, as irmãs de caridade e dous passageiros a serviço do Governo, e 150 kilogrammas de bagagem ou carga em cada trem. O que de mais accrescer nos transportes por conta do Governo terá o abatimento de 20 % sobre a tarifa ordinaria.

Os presos e tropa são transportados com o abatimento de 50 % sobre a referida tarifa.

Art. 92. Sob a requisição de qualquer pessoa, a administração pôde, sem prejuizo do serviço da estrada de ferro, expedir trens especiaes de passageiros, mercadorias ou animaes, mediante as seguintes condições:

1°. A taxa dos trens de passageiros será de 2\$, por kilometro ou fracção de kilometro que tenham de percorrer, rebocando a locomotiva um só carro de 1ª classe com o competente carro de freios. Os demais carros que compuzerem o trem serão pagos, conforme suas respectivas lotações, com o abatimento de 25 %.

Esta taxa será elevada a 50 % mais, se os referidos trens tiverem de ser expedidos depois de 6 horas da tarde.

A bagagem transportada nos trens especiaes de passageiros, e que não se achar nas condições do art. 18, pagará o seu frete pela tarifa n. 1.

2°. Os trens especiaes de mercadorias e animaes, além do frete dos vagões, que será cobrado conforme a taxa da tarifa respectiva, com o abatimento a que tiver direito (arts. 32, 49 e 56), pagarão 2\$, por kilometro ou fracção de kilometro que tenham de percorrer.

3°. Os trens especiaes na sua volta para as officinas ou depósitos podem ser alugados com o abatimento de 50 % sobre todos os preços acima estipulados para qualquer estação que não seja além das mesmas officinas ou depósitos.

4°. A demora dos trens especiaes nas estações é contada á razão de 10\$, por hora ou fracção de hora superior a 15 minutos.

Nenhum trem especial é expedido por menos de 30\$, qualquer que seja a distancia que tenha de percorrer.

Art. 93. A importancia dos fretes dos trens e carros especiaes é paga no acto da requisição.

A administração não restitue a importancia destes transportes quando não se effectuarem por vontade ou negligencia dos que os tiverem requisitado.

Art. 94. Os cadaveres só são transportados em vagões cobertos pelo preço da lotação dos carros de 3ª classe com o abatimento de 25 % (art. 13).

Art. 95. A administração póde formar trens de excursão para o transporte de passageiros, pagando estes em taes casos a importancia de uma viagem de ida, que lhes dá direito a ida e volta nos ditos trens.

Art. 96. A administração póde transportar por convenio as mercadorias que não se acharem incluídas na classificação annexa, ou que não forem de natureza semelhante, devendo classificar-as logo depois, ouvindo para isto o engenheiro fiscal do Governo.

Art. 97. A administração poderá deter os volumes pertencentes ás expedições que por falsas declarações estiverem sujeitas ás multas por este regulamento. Se no prazo de 15 dias não forem pagas as multas devidas, a administração procederá á venda dos objectos delíctos, de conformidade com o art. 76. Se o producto da venda não fôr sufficiente para o pagamento das referidas multas, a administração cobrará o restante executivamente.

Art. 98. Os empregados da estrada de ferro devem ministrar aos expedidores todas as informações necessarias para a intelligencia e cumprimento das presentes instrucções.

Art. 99. Os agentes da estrada de ferro não podem exigir outros fretes ou retribuição de qualquer natureza, que não se acham especificados neste regulamento e de accódo com as tarifas annexas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 4 de julho de 1868. — *Manoel Pinto de Souza Dantas.*

Classificação das mercadorias em ordem alfabética

	Classe	Tarifa
Abacates.	3 ^a	2
Abacaxis.	3 ^a	2
Abanos de penas ou ventarolas.	1 ^a	2
Abanos de palha.	3 ^a	2
Abelhas	2 ^a	2
Aboboras.	3 ^a	2
Açafates e semelhantes.	2 ^a	2
Açafrão.	2 ^a	2
Acidos mineraes.	1 ^a	2
Aço.	3 ^a	2
Acordeons.	1 ^a	2
Aduelas.	4 ^a	2
Agua para beber.	4 ^a	2
Dita de Cologne, de flores de laranja, etc.	1 ^a	2
Ditas medicinaes.	2 ^a	2
Dita-raz.	1 ^a	2
Aguardente do paiz.	3 ^a	2
Agulhas.	2 ^a	2
Alabastro em bruto.	3 ^a	2
Dito em obras.	1 ^a	2
Alcool do paiz.	3 ^a	2
Dito.	2 ^a	2
Alambiques e pertences.	3 ^a	2
Alcatifas.	1 ^a	2
Alcatrão, pixe, etc.	4 ^a	2
Aletria.	2 ^a	2
Alface.	3 ^a	2
Alfazema.	2 ^a	2
Alfinetes.	2 ^a	2
Algodão.	3 ^a	2
Alhos.	2 ^a	2
Almofadas.	2 ^a	2
Almofarizes de pedra, cobre ou metal semelhante.	2 ^a	2
Ditos de ferro ou madeira.	4 ^a	2
Alpiste.	3 ^a	2
Alvaiade.	2 ^a	2
Ameixas.	2 ^a	2
Amendoas.	2 ^a	2
Amendoim.	3 ^a	2
Ananazes.	3 ^a	2
Ancoras e ancoretas vazias.	3 ^a	2
Angico, rezina, gomma ou folhas.	3 ^a	2
Anil.	2 ^a	2
Animaes pequenos.	2 ^a	2
Ditos ferozes.	1 ^a	2
Ditos empalhados ou embalsamados.	1 ^a	2
Anzoes.	2 ^a	2
Apparelhos de mesa, de ouro ou prata, 1½ % ad va- lorem.	—	1

	Classe	Tarifa
Apparelhos de mesa, de louça, porcellana, etc.....	1 ^a	2
Aparadores.	1 ^a	2 ^o
Arados e instrumentos de utilidade á lavoura.....	4 ^a	2
Arame de latão ou metal semelhante.....	2 ^a	2
Dito de ferro e zinco.....	3 ^a	2
Araras.	2 ^a	2
Araruta.	3 ^a	2
Archotes.	3 ^a	2
Arcos de ferro ou madeira.....	4 ^a	2
Arções para sellins.....	3 ^a	2
Ardosia.	4 ^a	2
Arêa.	4 ^a	2
Argila.	4 ^a	2
Argolas de cobre ou metal semelhante.....	2 ^a	2
Ditas de ferro.....	4 ^a	2
Armações para chapéus de sol.....	2 ^a	2
Ditas para igrejas.....	1 ^a	2
Ditas envernizadas para lojas.....	1 ^a	2
Ditas ordinarias para lojas.....	2 ^a	2
Armamento.	2 ^a	2
Armarios.	1 ^a	2
Ditos ordinarios e sem vidros.....	2 ^a	2
Arreios.	2 ^a	2
Arroz.	3 ^a	2
Artigos de folha de Flandres não classificados.....	3 ^a	2
Ditos de pacotilha não classificados.....	2 ^a	2
Arvores e arbustos vivos.....	2 ^a	2
Asphalto.	4 ^a	2
Assucar.	3 ^a	2
Assucareiros de buro ou prata 1/2 % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditos de metal, vidro ou louça.....	1 ^a	2
Ditos de folha de Flandres.....	3 ^a	2
Aves.	2 ^a	2
Azeite doce.	2 ^a	2
Dito de peixe, mamona e de qualquer outra qualidade	3 ^a	2
Azeitonas.	2 ^a	2
Azulejos.	3 ^a	2
Azarcão.	2 ^a	2

B

Bacalhão.	3 ^a	2
Bacamartes.	1 ^a	2
Bacias de arame ou metal semelhante.....	2 ^a	2
Ditas de ferro estanhado ou de folha de Flandres....	3 ^a	2
Baeta.	2 ^a	2
Bahús vasios.	2 ^a	2
Balaões idem.	2 ^a	2
Ditas do paiz.....	3 ^a	2
Balanças de cobre ou metal semelhante.....	2 ^a	2
Ditos de ferro ou madeira.....	3 ^a	2
Balas de chumbo ou ferro.....	1 ^a	2

	Classe	Tarifa
Baldes.	3 ^a	2
Baleeiras.	1 ^a	3
Balões.	1 ^a	2
Bambinellas.	1 ^a	2
Bambú.	4 ^a	2
Bananas.	3 ^a	2
Bancos envernizados.	1 ^a	2
Ditos de ferro ou madeira ordinarios.	2 ^a	2
Bandeiras.	2 ^a	2
Bandejas de prata, etc., 1/2 % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditas diversas.	1 ^a	2
Banha para cabellos.	1 ^a	2
Dita de porco.	3 ^a	2
Banheiros.	3 ^a	2
Barbante.	2 ^a	2
Barbatanas de balêa.	2 ^a	2
Barricas e barris vasios.	3 ^a	2
Barro.	4 ^a	2
Batatas alimenticias.	3 ^a	2
Baunilha.	1 ^a	2
Bayonetas.	1 ^a	2
Bebidas espirituosas.	2 ^a	2
Beijús.	3 ^a	2
Bengalas finas.	1 ^a	2
Ditas ordinarias.	2 ^a	2
Benjoim.	1 ^a	2
Berços.	1 ^a	2
Bigornas.	3 ^a	2
Bilhares e bagatelas.	1 ^a	2
Bilros.	3 ^a	2
Biscoutos.	2 ^a	2
Boiões vasios.	3 ^a	2
Bolacha ordinaria.	3 ^a	2
Bolças de viagem vasias.	2 ^a	2
Bolas de bilhar e bagatela.	1 ^a	2
Bolos de qualquer qualidade.	2 ^a	2
Bonecas.	1 ^a	2
Bombas de ferro e outras.	3 ^a	2
Bonets.	2 ^a	2
Borra de azeite, vinho ou vinagre.	4 ^a	2
Borracha em bruto.	3 ^a	2
Dita em obras.	2 ^a	2
Botijas vasias.	3 ^a	2
Botões de ouro ou prata, 1/2 % <i>ad valorem</i>	—	1
Botões diversos.	2 ^a	2
Breu.	1 ^a	2
Bridas.	2 ^a	2
Brinquedos.	1 ^a	2
Brochas para pintar ou caçar.	2 ^a	2
Bronze em objectos de arte.	1 ^a	2
Dito em bruto.	3 ^a	2
Bules de ouro ou prata, 1/2 % <i>ad valorem</i>	—	1

Classe Tarifa

Ditos de louça ou metal.....	1 ^a	3
Ditos de folha de Flandres.....	3 ^a	2
Burras de ferro.....	2 ^a	2
Bustos.	1 ^a	2

C

Cabeçadas.	2 ^a	2
Cabeções para animaes.....	2 ^a	2
Cabello.	2 ^a	2
Cabides envernizados.	1 ^a	2
Ditos de ferro ou madeira ordinarios.....	2 ^a	2
Cabos.	2 ^a	2
Cabriolets.	1 ^a	3
Caça.	3 ^a	2
Cacáo.	3 ^a	2
Cachimbos.	1 ^a	2
Ditos de barro ordinarios do paiz.....	3 ^a	2
Cadeados de latão ou metal semelhante.....	2 ^a	2
Ditos de ferro.....	3 ^a	2
Cadeiras ou tamboretos envernizados.....	1 ^a	2
Ditas ou tamboretos de ferro ou madeira ordinarios.....	2 ^a	2
Café moido.	2 ^a	2
Dito em grão.....	3 ^a	2
Cafeteiras de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditas de metal ou louça.....	1 ^a	2
Ditas de folha de Flandres, etc.....	3 ^a	2
Caibros.	1 ^a	3
Ditos curtos até 4 metros de comprimento, menos de 1.000 kilogrammas.	3 ^a	2
Caixas de rapé, de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i> ..	—	1
Ditas idem de tartaruga e outras de luxo.....	1 ^a	2
Ditas idem ordinarias.....	2 ^a	2
Ditas de guerra.....	1 ^a	2
Ditas vasias de madeira, folha ou papelão.....	2 ^a	2
Caixões de defunto forrados, etc., vasios.....	1 ^a	2
Ditos idem ordinarios.....	2 ^a	2
Ditos vasios.	3 ^a	2
Caixilhos com vidros.....	1 ^a	2
Ditos sem vidros.....	3 ^a	2
Cajús.	3 ^a	2
Cal de Lisboa.....	2 ^a	2
Dita do paiz.....	4 ^a	2
Calçado.	2 ^a	2
Caldeiras de cobre ou metal semelhante.....	3 ^a	2
Ditas de ferro.....	4 ^a	2
Caldeiraria (artigos não classificados de).....	2 ^a	2
Camas envernizadas.	1 ^a	2
Ditas de ferro ou madeira ordinarias.....	2 ^a	2
Ditas de Uona.....	3 ^a	2
Camphora.	2 ^a	2
Campainhas de luxo.....	1 ^a	2

	Classe	Tarifa
Ditas ordinarias.	2 ^a	2
Canna da Índia.	1 ^a	2
Ditas de assucar.	4 ^a	2
Candeeiros.	1 ^a	2
Ditos ordinarios de folha de Flandres, etc.	3 ^a	2
Canivetes.	2 ^a	2
Canella.	2 ^a	2
Canetas de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditas de madreperola, marfim e outras.	1 ^a	2
Ditas de madeira, etc., ordinarias.	2 ^a	2
Cangalhas.	4 ^a	2
Canôas.	1 ^a	3
Canos de cobre.	2 ^a	2
Ditos de barro, chumbo, ferro ou zinco.	4 ^a	2
Capachos.	2 ^a	2
Capoeiras varias.	3 ^a	2
Capotes.	2 ^a	2
Capim.	4 ^a	2
Carangueijos e semelhantes.	3 ^a	2
Carnaúba.	3 ^a	2
Carne secca ou fresca.	4 ^a	2
Carros de mão.	1 ^a	3
Ditos de passeio.	2 ^a	2
Carroças.	4 ^a	2
Caroços de algodão.	4 ^a	2
Cartas para jogar.	1 ^a	2
Carteiras.	1 ^a	2
Carvão animal, mineral ou vegetal.	4 ^a	2
Cascas de arvores para atamar couros.	3 ^a	2
Cassarolas de cobre ou ferro esmaltado.	2 ^a	2
Ditas de ferro ordinarias.	3 ^a	2
Cassuás varios.	3 ^a	2
Castanhas da Europa.	2 ^a	2
Ditas do paiz.	3 ^a	3
Castiçoes de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditos de metal, madeira, vidro, etc.	1 ^a	2
Cebolas e cebolinhas.	3 ^a	2
Centeio.	2 ^a	2
Cera em bruto.	3 ^a	2
Dita em obras.	2 ^a	2
Cerveja.	2 ^a	2
Cevada.	2 ^a	2
Chá.	2 ^a	2
Chales de cachemira, seda ou renda.	1 ^a	2
Ditos diversos.	2 ^a	2
Chaleiras de cobre ou ferro esmaltado.	2 ^a	2
Ditas de ferro ordinarias.	3 ^a	2
Champagne.	2 ^a	2
Chapas de ferro, zinco, etc., para cobrir casas, etc.	4 ^a	2
Ditas de ferro para fogão.	4 ^a	2
Chapéos.	1 ^a	2
Ditos de carnaúba, couro e outros do paiz.	3 ^a	2

	Classe	Tarifa
Ditos de sol.....	1 ^a	2
Chapellaria (artigos não classificados de).....	1 ^a	2
Charutos.....	2 ^a	2
Chicaras de louça, etc.....	1 ^a	2
Ditas de folha de Flandres ou madeira, etc.....	3 ^a	2
Chifre em bruto.....	4 ^a	2
Dito em obra.....	2 ^a	2
Chocolate.....	2 ^a	2
Chouriços.....	2 ^a	2
Chumbo em bruto.....	4 ^a	2
Chumbo de munição.....	1 ^a	2
Dito em obras não classificadas.....	3 ^a	2
Cigarros.....	2 ^a	2
Cilhas.....	2 ^a	2
Cilhões.....	2 ^a	2
Cimento.....	4 ^a	2
Coatis.....	2 ^a	2
Cobre velho ou em barra.....	4 ^a	2
Cobertores.....	2 ^a	2
Cobre em folhas.....	3 ^a	2
Dito em obras não classificadas.....	3 ^a	2
Côcos seccos ou verdes.....	3 ^a	2
Ditos para tirar agua.....	3 ^a	2
Cochonilha.....	2 ^a	2
Coelhos.....	2 ^a	2
Cognac.....	2 ^a	2
Coke.....	4 ^a	2
Colchas de seda.....	1 ^a	2
Ditas diversas.....	2 ^a	2
Colchas.....	2 ^a	2
Colchões e pertences de cama não classificados.....	2 ^a	2
Coldres.....	2 ^a	2
Colheres de ouro ou prata, $\frac{1}{2}$ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditas de metal e outras.....	2 ^a	2
Ditas de madeira do paiz.....	4 ^a	2
Colla.....	2 ^a	2
Cominho.....	2 ^a	2
Confeitaria (artigos não classificados de).....	1 ^a	2
Consolos.....	1 ^a	2
Conservas em latas não classificadas.....	2 ^a	2
Ditas em vídros não classificadas.....	1 ^a	2
Copos de ouro ou prata, $\frac{1}{2}$ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditos de vidro.....	1 ^a	2
Ditos de folha ou madeira.....	3 ^a	2
Cordas de instrumentos.....	1 ^a	2
Ditas de embira e outras do paiz.....	3 ^a	2
Ditas diversas.....	2 ^a	2
Correame para tropa.....	2 ^a	2
Correntes de latão ou metal semelhante.....	2 ^a	2
Ditas de ferro.....	4 ^a	2
Cortiça em bruto.....	3 ^a	2
Dita em obras não classificadas.....	2 ^a	2

	Classe	Tarifa
Couçoeiras.	1 ^a	3
Couros secco, frescos ou salgados.	3 ^a	2
Ditos trabalhados.	2 ^a	2
Couves.	3 ^a	2
Coxins.	2 ^a	2
Creosota.	4 ^a	2
Cré.	3 ^a	2
Crivos de ferro.	4 ^a	2
Crina.	3 ^a	2
Crinolina.	3 ^a	2
Crueira.	4 ^a	2
Cubos, pinas e raios para rodas.	4 ^a	2
Cubos para distillações.	3 ^a	2
Crystal.	1 ^a	2
Cuias.	3 ^a	2
Cutias.	2 ^a	2
Cutilaria (artigos não classificados de).	2 ^a	2
Cylindros de ferro, etc.	4 ^a	2

D

Dados.	1 ^a	2
Dadaes de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditos de madreperola, marfim, etc.	1 ^a	2
Ditos ordinarios de latão, etc.	2 ^a	2
Dominós.	1 ^a	2
Diamante e mais pedras preciosas, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Dinheiro, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Dobradiças de latão ou metal semelhante.	2 ^a	2
Ditas de ferro.	3 ^a	2
Doces estrangeiros.	1 ^a	2
Ditos do paiz.	3 ^a	2
Dormentes de ferro ou de madeira.	1 ^a	3
Dragonas.	1 ^a	2

E

Eixos diversos.	4 ^a	2
Elasticos.	2 ^a	2
Encerados para tapetes.	2 ^a	2
Ditos ordinarios.	3 ^a	2
Emchadas.	4 ^a	2
Enxames.	1 ^a	3
Enxofre.	2 ^a	2
Equipamento militar não classificado.	2 ^a	2
Ervilhas em latas.	2 ^a	2
Ditas do paiz.	3 ^a	2
Escadas de mão.	3 ^a	2
Ditas para casas, desarmadas.	2 ^a	2
Escaleres.	1 ^a	3
Escarradeiras.	1 ^a	2
Escovas.	2 ^a	2

	Classe	Tarifa
Espadas.	1 ^a	2
Espanadores.	2 ^a	2
Espartilhos.	2 ^a	2
Especiarias não classificadas.	2 ^a	2
Espehos.	1 ^a	2
Espermacete.	2 ^a	2
Espeços de ferro para cozinha.	4 ^a	2
Espingardas.	1 ^a	2
Espiritos não classificados.	1 ^a	2
Espoletas.	1 ^a	2
Esquifes.	1 ^a	2
Embira.	4 ^a	2
Espanja.	2 ^a	2
Esporas de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditas diversas de metal, etc.	2 ^a	2
Espumadeiras.	3 ^a	2
Essencias não classificadas.	1 ^a	2
Estacas.	1 ^a	3
Estampas.	1 ^a	2
Estante em bruto.	4 ^a	2
Ditas em obras não classificadas.	3 ^a	2
Estantes.	1 ^a	2
Estatuas.	1 ^a	2
Esteiras da Índia.	2 ^a	2
Ditas de peniperi e outras do paiz.	3 ^a	2
Ditas para cangalhas.	4 ^a	2
Estoços de instrumentos cirurgicos, mathematicos, etc.	1 ^a	2
Estopa em bruto.	4 ^a	2
Dita em obras.	3 ^a	2
Estribo de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditos de metal, etc.	2 ^a	2
Estrume.	4 ^a	2
Estiras.	1 ^a	2
Exnergões.	3 ^a	2
Extractos não classificados.	1 ^a	2

F

Facas.	2 ^a	2
Facões.	3 ^a	2
Fachina (varas de).	4 ^a	2
Farelo.	3 ^a	2
Farinha de trigo, mandioca, milho, araruta e outros nutritivos.	3 ^a	2
Favas.	3 ^a	2
Fazendas de seda.	1 ^a	2
Fazendas diversas não classificadas.	2 ^a	2
Fechaduras de latão ou metal semelhante.	2 ^a	2
Ditas de ferro.	3 ^a	2
Ferrolhos.	3 ^a	2
Feijão.	3 ^a	2
Feltro.	2 ^a	2

	Classe	Tarifa
Ferro.	4 ^a	2
Ferragens ordinarias não classificadas.	3 ^a	2
Ferraduras para animaes.	3 ^a	2
Ferramentas de marceneiros, carapinas, carpinteiros, ferreiros, torneiros, etc., não classificadas.	3 ^a	2
Ferros de engommar.	4 ^a	2
Ferro velho ou em arco, chapa, barra, ou verga.	4 ^a	2
Rigos seccos da Europa.	2 ^a	2
Fios frescos.	3 ^a	2
Fios.	3 ^a	2
Fitas de seda.	1 ^a	2
Ditas diversas.	2 ^a	2
Flores artificiaes.	1 ^a	2
Flores naturaes.	2 ^a	2
Ditas de canna e outras para enchimento	4 ^a	2
Fogareiros.	4 ^a	2
Fogo artificial.	1 ^a	2
Fogões de ferro.	3 ^a	2
Folhas medicinaes.	3 ^a	2
Ditas de cobre.	3 ^a	2
Ditas de chumbo, estanho, ferro, ou zinco.	4 ^a	2
Folles.	3 ^a	2
Formas portateis.	3 ^a	2
Formas para assucar.	4 ^a	2
Ditas diversas.	3 ^a	2
Fornalhas e fornos de ferro.	3 ^a	2
Ditas de engenhos.	4 ^a	2
Fouces.	4 ^a	2
Frangos.	2 ^a	2
Frascos.	1 ^a	2
Frecha.	4 ^a	2
Freios.	2 ^a	2
Frigideiras de cobre ou ferro esmaltado.	2 ^a	2
Ditas de ferro ou barro ordinarias.	3 ^a	2
Frutas confeitadas.	1 ^a	2
Ditas seccas.	2 ^a	2
Ditas frescas.	3 ^a	2
Fumo do paiz.	3 ^a	2
Dito de qualquer outra qualidade.	2 ^a	2

G

Gaiolas.	2 ^a	2
Galheteiros.	1 ^a	2
Gallinhas.	2 ^a	2
Ganellas.	3 ^a	2
Ganços.	2 ^a	2
Garfos de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditos de metal e outros.	2 ^a	2
Garrafas de crystal ou vidro.	1 ^a	2
Ditas mais ordinarias.	2 ^a	2
Garrações vasioes.	2 ^a	2

	Classe	Tarifa
Gatos.	2 ^a	2
Gaz liquido.	1 ^a	2
Gelatina.	2 ^a	2
Geléas.	1 ^a	2
Gello.	2 ^a	2
Genebra.	2 ^a	2
Gengibre.	3 ^a	2
Gerimuns.	3 ^a	2
Gesso.	3 ^a	2
Gigos e cascos vasio.	3 ^a	2
Giz.	1 ^a	2
Globos de vidro e louça.	1 ^a	2
Ditos geographicos.	3 ^a	2
Goiabas.	2 ^a	2
Gomma arabica e outras não classificadas.	3 ^a	2
Gomma de mandioca e outras do paiz.	4 ^a	2
Grades para lavoura.	3 ^a	2
Ditas de ferro.	1 ^a	2
Granadas.	1 ^a	2
Granadeiras.	3 ^a	2
Garajãos vasio.	2 ^a	2
Graxa para calçado.	3 ^a	2
Dita animal.	3 ^a	2
Greilhas de ferro.	4 ^a	2
Guano.	1 ^a	2
Guardas-roupa, musicas, papeis, etc.	2 ^a	2
Guaraná.	1 ^a	3
Guindastes.	1 ^a	3

H

Harpas.	1 ^a	2
Herva doce.	2 ^a	2
Dita matte.	2 ^a	2
Ditas medicinaes e outras não classificadas.	2 ^a	2
Hortalicas em conserva.	2 ^a	2
Ditas frescas.	3 ^a	2

I

Imagens.	1 ^a	2
Impressos.	2 ^a	2
Incenso.	1 ^a	2
Inhames e outras raizes semelhantes.	3 ^a	2
Instrumentos de cirurgia, medicina, engenharia, etc.	1 ^a	2
Ditos de optica, photographia, musica e não classifi- cados.	1 ^a	2

J

Jacas.	3 ^a	2
Jangadas.	1 ^a	3

	Classe	Tarifa
Jardineiras.	1 ^a	2
Jarras e jarros de louça, porcellanas ou vidro.	1 ^a	2
Ditas e ditos, de barro do paiz.	3 ^a	2
Jogos de damas, dominó, gamão, xadrez e outros.	1 ^a	2
Jóias, $\frac{1}{2}$ % <i>ad valorem</i>	—	1
Junco da Índia.	3 ^a	2
Dito do paiz para esteiras.	4 ^a	2

K

Kagados.	2 ^a	2
Kaleidoscopios.	1 ^a	2
Kerosene.	1 ^a	2
Kirsch.	2 ^a	2

L

Lã em bruto.	3 ^a	2
Dita em obras não classificadas.	2 ^a	2
Lacre.	2 ^a	2
Ladrilhos de barro ou de louça.	4 ^a	2
Ditos de azulejo ou marmore.	3 ^a	2
Lages.	4 ^a	2
Lambazes.	3 ^a	2
Lamparinas.	2 ^a	2
Lampeões.	1 ^a	2
Lanternas.	1 ^a	2
Lapis.	2 ^a	2
Laranjas.	3 ^a	2
Latão em obras não classificadas.	2 ^a	2
Dito velho ou em bruto.	3 ^a	2
Lavatorios envernizados.	1 ^a	2
Ditos de ferro ou madeira ordinarios.	2 ^a	2
Legumes em conserva.	2 ^a	2
Ditos frescos.	3 ^a	2
Lebres.	2 ^a	2
Leite em conserva.	2 ^a	2
Dito fresco.	3 ^a	2
Leitões.	2 ^a	2
Lenha.	4 ^a	2
Lentilha.	2 ^a	2
Leques.	1 ^a	2
Licores.	2 ^a	2
Limalha de ferro.	4 ^a	2
Limas (fruta).	3 ^a	2
Ditas de aço.	3 ^a	2
Limões.	3 ^a	2
Linguas frescas, salgadas ou seccas.	3 ^a	2
Linguças.	3 ^a	2
Linha para costuras.	3 ^a	2
Linhaça.	2 ^a	2
Liteiras.	1 ^a	3

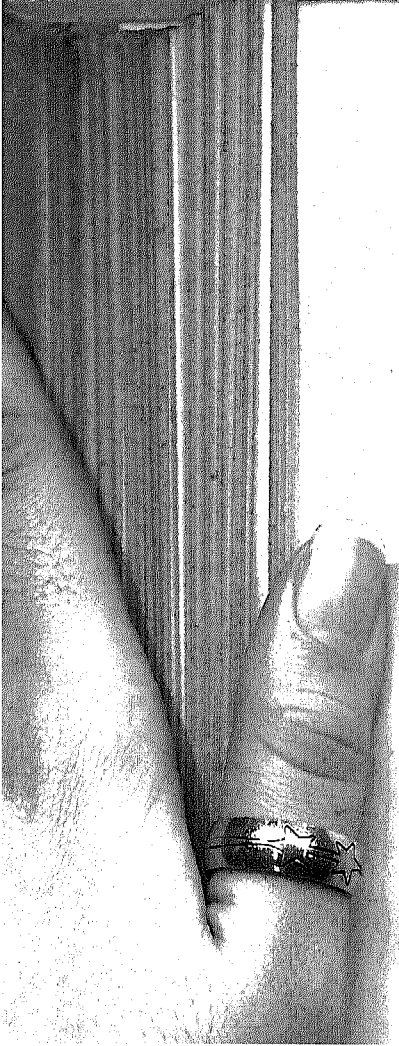
Classe Tarifa

Livros	2ª	2
Lixa	3ª	2
Lombo de porco salgado	3ª	2
Louça	2ª	2
Lóros	2ª	2
Louça	1ª	2
Dita de barro do paiz	3ª	2
Lousa	4ª	2
Dita para escrever	2ª	2
Luvras	1ª	2

M

Macacos	2ª	2
Ditos de ferro	3ª	2
Macarrão e outras massas alimenticias	2ª	2
Machados	4ª	2
Machinas de copiar cartas	1ª	2
Ditas de costura	1ª	2
Ditas photographicas	1ª	2
Ditas de descaroçar algodão	4ª	2
Ditas de fazer farinha e seus pertences	4ª	2
Ditas pequenas não classificadas	3ª	2
Ditas não classificadas	1ª	3
Madeira em bruto, lavrada ou em taboado	1ª	3
Dita curta até 4 metros de comprimento em expedições de menos de 1.000 kilogrammas	3ª	2
Dita para tinturaria	2ª	2
Madreperola	1ª	2
Malas de viagem varias	2ª	2
Malhos para ferreiros	3ª	2
Mamona	4ª	2
Mangas (frutas)	3ª	2
Ditas de vidro	1ª	2
Manira e maniçoba	4ª	2
Manteiga	2ª	2
Manteigueiras de ouro ou prata, ½ % ad valorem	—	1
Ditas de metal ou louça, vidro, etc	1ª	2
Mandioca	3ª	2
Mappas e manuscritos	2ª	2
Marfim	1ª	2
Marmore	3ª	2
Marquezas	1ª	2
Marrecos	2ª	2
Martelos	3ª	2
Mascaras	1ª	2
Maxixes	3ª	2
Medicamentos não classificados	2ª	2
Medidas diversas	2ª	2
Mel de abelhas	2ª	2
Dito do paiz	4ª	2
Melancias	3ª	2

	Classe	Tarifa
Melões.	3ª	2
Mesas envernizadas.	1ª	2
Ditas de ferro ou madeira ordinarias.	2ª	2
Milho.	3ª	2
Mochos envernizados.	1ª	2
Ditos ordinarios.	2ª	2
Mobilia.	1ª	2
Modelos.	2ª	2
Dita ordinaria ou usada e em máo estado.	3ª	2
Moendas de engenho e pertença.	4ª	2
Moinhos para café, pimenta, etc.	3ª	2
Ditos para lavoura.	4ª	2
Moitões e cadernaes.	2ª	2
Molas.	3ª	2
Molduras.	1ª	2
Moringues de barro.	3ª	2
Mós.	4ª	2
Musicas.	2ª	2
N		
Navalhas.	2ª	2
Nozes.	2ª	2
Noz-muscada.	2ª	2
O		
Objectos preciosos de arte.	1ª	2
Ditos de luxo, de ferro, cobre, bronze ou outra qual- quer qualidade.	1ª	2
Ditos de grande responsabilidade ou perigo.	1ª	2
Ditos manufacturados não classificados.	2ª	2
Ditos de marcenaria e carpintaria desmontados.	3ª	2
Obrêas.	2ª	2
Obras de cabelleireiro.	1ª	2
Oleados.	2ª	2
Oleo de qualquer qualidade não classificado.	2ª	2
Dito de linhaça.	2ª	2
Dito de amendoas doces.	2ª	2
Oratorios.	1ª	2
Orgãos.	1ª	2
Ornamentos para igrejas.	1ª	2
Ossos.	4ª	2
Ostras em conserva.	2ª	2
Ditas frescas.	3ª	2
Ouro bruto ou em obra, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ovas seccas, salgadas ou frescas.	3ª	2
Ovos.	3ª	2
P		
Pacas.	2ª	2
Padiolas.	1ª	2



	Classe	Tarifa
Paços.	2 ^a	2
Painço.	3 ^a	2
Palas para bonnets, etc.	2 ^a	2
Palanquins.	1 ^a	2
Palhas de coqueiro ou palmeira.	4 ^a	2
Ditas do Chile e outras de valor semelhante para cha- péos.	2 ^a	2
Ditas de trigo, canna e outras.	4 ^a	2
Paliteiros de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditos diversos.	1 ^a	2
Palitos para dentes.	3 ^a	2
Panacuns.	3 ^a	2
Padeiros.	3 ^a	2
Panellas de cobre ou ferro esmaltadas.	2 ^a	2
Ditas de barro ou ferro, ordinarias.	3 ^a	2
Panno de qualquer qualidade.	2 ^a	2
Paíões.	4 ^a	2
Pão.	3 ^a	2
Papel de qualquer qualidade.	2 ^a	2
Papelão.	2 ^a	2
Parafusos de latão ou metal semelhante.	2 ^a	2
Ditos de ferro.	4 ^a	2
Pás.	4 ^a	2
Passas.	2 ^a	2
Passaros empalhados.	1 ^a	2
Ditos vivos.	2 ^a	2
Pastas de papel ou papelão.	2 ^a	2
Patos.	2 ^a	2
Patronas.	2 ^a	2
Pavios.	3 ^a	2
Pavões.	2 ^a	2
Peanhas.	1 ^a	2
Pedras de afiar ou de amolar.	2 ^a	2
Pedras calcarea, de cantaria e outras para edificação ou calçamento.	4 ^a	2
Pedras de lithographia e de porcellana para escrever.	1 ^a	2
Peixes, frescos, salgados ou seccos.	3 ^a	2
Pelles em bruto.	3 ^a	2
Ditas preparadas.	2 ^a	2
Pendulos para relógios.	1 ^a	2
Peneiras de arame, tela metallica, cabelo ou seda.	2 ^a	2
Ditas de palha do paiz.	3 ^a	2
Pennas para escrever.	2 ^a	2
Ditas de ouro, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditas de ema ou pavão.	2 ^a	2
Ditas para enchimento e outras.	2 ^a	2
Pentes ordinarios.	2 ^a	2
Ditos de tartaruga, madreperola, marfim, etc.	1 ^a	2
Perfumarias.	1 ^a	2
Perolas, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Perús.	2 ^a	2
Pesos para balanças de latão.	2 ^a	2

	Classe	Tarifa
Ditos de ferro.....	3ª	2
Petrechos de caça.....	1ª	2
Ditos bellicos.....	1ª	2
Peroleo.....	1ª	2
Pez.....	4ª	2
Phosphoros.....	1ª	2
Photographias.....	1ª	2
Pianos.....	1ª	2
Picaretas.....	4ª	2
Pinceis.....	2ª	2
Pipas vasias.....	3ª	2
Pistolas.....	1ª	2
Pixe.....	4ª	2
Platina em bruto ou em obras, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Plumas.....	1ª	2
Poltronas.....	1ª	2
Polvora por conta do governo e artigos inflammaveis	1ª	2
Polvorinhos.....	1ª	2
Pomadas para cabello.....	1ª	2
Pombos.....	2ª	2
Porcellana.....	1ª	2
Porcos da India.....	2ª	2
Portas, portões, portadas e janellas de madeira ou		
ferro.....	3ª	2
Porteiras de madeira ou ferro.....	4ª	2
Potassa e perlassa.....	3ª	2
Potes de barro vidrado.....	2ª	2
Ditos de dito do paiz.....	3ª	2
Pranchões.....	1ª	3
Prata em bruto ou em obras, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Dita ingleza em obras.....	1ª	2
Prateleiras envernizadas.....	1ª	2
Ditas de ferro ou madeira, ordinarias.....	2ª	2
Pires de louça.....	1ª	2
Dito de ferro, madeira ou de Flandres.....	3ª	2
Pratos de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Ditos de louça ou vidro.....	1ª	2
Ditos de madeira, folha, ferro, etc.....	3ª	2
Pregos de cobre ou metal semelhante.....	2ª	2
Ditos de ferro.....	4ª	2
Prelos.....	3ª	2
Prensas para algodão e outras.....	4ª	2
Presuntos.....	2ª	2
Productos chimicos e preparações pharmaceuticas.....	3ª	2
Punhaes.....	1ª	2
Puxadorés para gavetas, portas, etc.....	2ª	2
Q		
Quadros.....	1ª	2
Queijões.....	2ª	2
Ditos do paiz.....	3ª	2

	Classe	Tarifa
Sanguessugas.	2ª	2
Sapatos.	2ª	2
Sapê.	4ª	2
Sapê.	3ª	2
Sebo.	1ª	2
Sedas.	2ª	2
Sellins e pertences.	4ª	2
Sementes	1ª	2
Serpentinas de vidro, crystal, bronze, etc.	3ª	2
Ditas para alambiques.	2ª	2
Sinos.	3ª	2
Soda.	1ª	2
Sofás envernizados.	2ª	2
Ditos de ferro ou madeira ordinarios.	2ª	2
Sola.	3ª	2
Dita do paiz.	2ª	2
Sovelas e instrumentos de sapateiro.	3ª	2
Suadouros para sellins.	2ª	2
Suspensorios.	4ª	2
Sipó.	4ª	2

T

Tabaco.	2ª	2
Tabaco.	1ª	3
Taboado.	4ª	2
Tabocas.	1ª	2
Taboleiros envernizados ou envidraçados.	2ª	2
Ditos ordinarios.	4ª	2
Ditos de engenho.	2ª	2
Taboletas.	1ª	2
Taboas de gamão.	2ª	2
Tachos de cobre ou metal semelhante.	3ª	2
Ditos de ferro.	1ª	2
Tacos para bilhar ou bagatella.	2ª	2
Talabartes.	3ª	2
Talhas de barro para agua.	3ª	2
Tamancos.	1ª	2
Tambores de musica.	4ª	2
Ditos para engenhos.	1ª	2
Tamboretes envernizados.	2ª	2
Ditos de ferro ou madeira ordinarios.	3ª	2
Tanque de cobre para alambiques.	4ª	2
Ditos de ferro, zinco ou madeira para engenhos.	3ª	2
Tapioca.	1ª	2
Tapetes.	2ª	2
Tartaruga.	1ª	2
Ditas em obras não classificadas.	2ª	2
Tatús.	3ª	2
Tachas de cobre ou metal semelhantes.	4ª	2
Ditas de ferro ou zinco idem.	2ª	2
Tecidos diversos.	2ª	2
Tela metallica.	2ª	2

	Classe	Tarifa
Quilabos.	3ª	2
Quilhas (jogo de).	1ª	2
Quinquilharias.	1ª	2
Quiris.	3ª	2

R

Rabecas e rabecões.	1ª	2
Rabichos.	2ª	2
Raios, pinos e cubios para rodas.	3ª	2
Rapaduras.	3ª	2
Rapé.	2ª	2
Raposa.	1ª	2
Raspa de pontas de veado.	2ª	2
Ratoeiras.	3ª	2
Realejos.	1ª	2
Redes.	2ª	2
Redomas de vidro.	1ª	2
Reguas.	2ª	2
Relogios.	1ª	2
Ditos de ouro ou prata, ½ % <i>ad valorem</i>	—	1
Remos.	2ª	2
Rendas.	1ª	2
Rendas do paiz.	2ª	2
Repolhos.	3ª	2
Reposteiros.	1ª	2
Rezinas não classificadas.	3ª	2
Retortas de vidro ou louça.	1ª	2
Ditas de cobre.	3ª	2
Retratos.	1ª	2
Retretes.	1ª	2
Retroz.	1ª	2
Répas.	1ª	3
Ditas curtas até 4 metros de comprimento, menos de 1.000 kilogrammas.	1ª	3
Rodas para carros ou carroças.	3ª	2
Ditas e rodetes para machinas.	3ª	2
Rolhas.	4ª	2
Roupa.	2ª	2

S

Sabão ordinario.	3ª	2
Sabonetes.	1ª	2
Saca-rolhas.	2ª	2
Saccos de algodão e outros do paiz.	2ª	2
Sagú.	3ª	2
Salames.	2ª	2
Sal ordinario.	4ª	2
Dito refinado.	2ª	2
Salitre.	1ª	2

	Classe	Tarifa
Telhas de vidro.....	1 ^a	2
Ditas de barro.....	4 ^a	2
Tigelas de louça.....	1 ^a	2
Tesouras.....	2 ^a	2
Tigelas de louça.....	1 ^a	2
Ditas de ferro, folha ou barro.....	3 ^a	2
Tijolos de barro, louça ou ardósia.....	4 ^a	2
Ditos de mármore.....	3 ^a	2
Ditos de limpar facas.....	2 ^a	2
Tinas.....	3 ^a	2
Tinta de qualquer qualidade.....	2 ^a	2
Tinteiros de vidro, louça, etc.....	1 ^a	2
Ditos de osso, chifre ou metal ordinario.....	2 ^a	2
Tipoiás.....	1 ^a	2
Toalhas.....	2 ^a	2
Tomates em conserva.....	2 ^a	2
Ditos frescos.....	3 ^a	2
Torcidas.....	3 ^a	2
Torneiras de cobre ou metal semelhante.....	2 ^a	2
Ditas de ferro ou madeira.....	3 ^a	2
Toucaadores.....	1 ^a	2
Toucaadores para senhora.....	1 ^a	2
Tôucinho.....	3 ^a	2
Transparentes para janellas.....	1 ^a	2
Trapos.....	4 ^a	2
Traveseiros.....	2 ^a	2
Trens de cozinha, de cobre ou ferro esmaltado.....	2 ^a	2
Ditos de dita, de ferro ou barro ordinario.....	3 ^a	2
Ditos de dita, usados e em máo estado.....	4 ^a	2
Trincos.....	2 ^a	2
Tripas de vaccas, porcos ou outros animaes, frescas, ou salgadas.....	3 ^a	2
Tucanos.....	2 ^a	2
Tumulos.....	1 ^a	2
Typos.....	2 ^a	2
U		
Unghentos.....	2 ^a	2
Unhas de animaes.....	4 ^a	2
Urucú.....	3 ^a	2
Urnas.....	1 ^a	2
Urupemas.....	3 ^a	2
Utensilios de casa, em máo estado e de pouco valor.....	4 ^a	2
Uvas seccas.....	2 ^a	2
Ditas frescas.....	3 ^a	2
V		
Varas.....	1 ^a	3
Varandas de ferro.....	3 ^a	2

	Classe	Tarifa
Vassouras de cabelo ou crina.....	2 ^a	2
Ditas de palha, piassava e outras do paiz.....	3 ^a	2
Velas.....	2 ^a	2
Velludo.....	1 ^a	2
Venezianas.....	2 ^a	2
Verniz.....	2 ^a	2
Vidros.....	1 ^a	2
Vime.....	4 ^a	2
Vinagre.....	3 ^a	2
Vinho.....	2 ^a	2

X

Xaropes.....	2 ^a	2
Xergas para animaes.....	4 ^a	2

Z

Zabumbas.....	1 ^a	2
Zinco em bruto ou em obras.....	4 ^a	2

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 4 de Julho de 1868. — O director geral, *José Agostinho Moreira Guimarães*.

AVISO N. 75 — DE 11 DE JULHO DE 1868.

Concede á Companhia União Valenciana isenção de fretes na Estrada de Ferro de D. Pedro II para os materiaes destinados á construcção da via-ferrea de que aquella Companhia é concessionaria.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — N. 75 — Rio de Janeiro, 11 de julho de 1868.

O Governo Imperial, tomando em consideração o que VV. SS. lhe requereram, ha por bem conceder á Companhia União Valenciana isenção de fretes na Estrada de Ferro de D. Pedro II, para os materiaes destinados á construcção do ramal entré a cidade de Valença e a referida Estrada.

Quanto á alteração da tarifa será o pedido attendido, quando de tratar deste objecto.

Deus Guarde a VV. SS.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Srs. Directores da Companhia União Valenciana.

(Essa resolução foi communicada á Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II pelo aviso n. 66. da mesma data.)

AVISO N. 76 — DE 13 DE JULHO DE 1868

Approva os planos e plantas da via-ferrea de qua é concessãoaria a Companhia União Valenciana.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 76 — Rio de Janeiro, 13 de julho de 1868.

O Governo Imperial, tomando em consideração o que VV. SS. lhe requereram, ha por bem approvar provisoriamente a planta e planos que lhe foram presentes da linha ferrea que tem de ser construida entre a cidade de Valença e a Estrada de Ferro de Dom Pedro II.

Deus Guarde a VV. SS.

Manoel Pinto de Souza Dantas.

Srs. Directores da Companhia União Valenciana.

AVISO N. 36 — DE 18 DE JULHO DE 1868

Chama a attenção do Presidente da Provincia da Bahia sobre despezas da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 36 — Rio de Janeiro, 18 de julho de 1868.

Accusando o recebimento do officio de V. Ex., de 13 do mez passado em que transmittio-me o relatorio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia durante o mez de abril ultimo, chamo sua attenção para alguns pontos desse trabalho, afim de que reclame do Superintendente as providencias necessarias. Entre outros factos que revelam a incuria e pouca economia que preside a execução das obras, nota-se a construcção e reconstrucção de algumas de importancia secundaria, como sejam casas com boas accommodações para Engenheiros e Guardas, quando outras de reconhecida necessidade e de que dependem a segurança do trafego em cujo numero conta-se a desobstrucção de boeiros e concerto de pontilhões se vão passados desaperechidos.

No mesmo caso se acham as obras do tunnel da Pojuca, constantemente interrompidas por falta de tijolos.

Não é meno digno de reparo o abandono em que se deixou ficar uma locomotiva na estação de Jequitaiá, não estando verificado se com effeito essa machina não admite reparação ou se concertada poderia prestar ainda bons serviços, V. Ex. fará com que o Engenheiro Fiscal informe circunstanciadamente a este respeito.

Quanto ao modo como são experimentadas as machinas destinadas ao serviço da Estrada, tenho a declarar-lhe que, não basta o simples exame de suas differentes peças, para julgar-as em condições de entrar em serviço. A este respeito regular-se-ha o Engenheiro Fiscal pelas informações que por copia remetto a V. Ex., e das quaes deverá dar conhecimento ao Superintendente.

Finalmente, convém mais uma vez se declarar a Administração da Estrada, que o Governo não admite que se considere como despesas de custeio, senão aquellas que realmente o forem, e neste sentido se procederá na liquidação das contas, cumprindo que V. Ex. faça executar as ordens do Governo sobre este objecto.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 75 — DE 24 DE AGOSTO DE 1868

Autorise o Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II a dar quitação aos empresarios do ramal de Macacos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 75 — Rio de Janeiro, 24 de agosto de 1868.

A vista do que V. Mee. informa em officio de 10 de junho ultimo sobre o debito dos empresarios do ramal dos Macacos á extincta Companhia dessa Estrada, autoriso a V. Mee. a dar quitação aos ditos empresarios, pago qualquer saldo que se lhe ficar a dever, levando-se a quantia de 4:825\$142 á conta da construção da 2ª secção da Estrada, como V. Mee. indica no seu citado officio.

Deus Guarde a V. Mee.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Director Interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II

AVISO N. 15 — DE 31 DE AGOSTO DE 1868

Providencia sobre a conclusão dos trabalhos de exploração do rio Madeira.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 15 — Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1868.

Em resposta ao officio dessa Provincia sob n. 36, de 9 de julho ultimo, em que dá conta das providencias expedidas para o desempenho da concessão da exploração de que se acham incumbidos os Engenheiros Kellers nessa Provincia, tenho de declarar a V. Ex. que não devendo exceder as despesas para aquelle fim ao credito de 05:000\$000, que lhes foi destinado, expeça V. Ex. as mais terminantes ordens para que, logo que tenham os ditos engenheiros desempenhado os ditos trabalhos determinados na clausula 1ª das respectivas instruções, e que são de simples reconhecimento, deem por terminada a commissão, e regressem a esta Corte. No caso, porém, de que ao receberem estas ordens, ainda reste grande extensão por explorar, cumpra que terminem no ponto mais pro-

ximo, e que julgarem conveniente, de modo que no futuro possam ser aproveitados os estudos e exames agora feitos.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia do Amazonas.

AVISO N. 77 — DE 3 DE SETEMBRO DE 1868

Autorisa a construcção da estação de Parahybuna, da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 77 — Rio de Janeiro, 3 de setembro de 1868.

A' vista do que V. Mee. informa em seus officios de 4 e 13 do mez findo sobre as propostas para construcção do edificio da estação do Parahybuna, autoriso a contractual-a com o Engenheiro civil Eduardo J. Lynch pelo preço de doze contos de réis, mediante as clausulas constantes do primeiro d'aquelles officios. Celebrado o contracto, remetterá V. Mee. a esta Secretaria de Estado a respectiva copia.

Deus Guarde a V. Mee.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Director Interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Nota. — O contracto a que se refere o presente acto foi approvedo pelo Aviso n. 83, de 21 de setembro de 1868, dirigido ao Director da Estrada de Ferro Pedro II.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 8 DE SETEMBRO DE 1868

Trata da modificação da clausula 19 do accôrdo de 4 de dezembro de 1866 e da acceitação definitiva da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — S/N (Gabinete) — Rio de Janeiro, 8 de setembro de 1868.

Accuso o recebimento do officio de V. S. de 8 do mez passado, que acompanhou o do Inspector, em Londres, das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Governo.

Em seu officio communicou o mesmo Inspector haver chegado, depois de muitas conferencias que, a instancias da Directoria da Estrada de Ferro de S. Paulo, tivera com o Sr. Aubertin assistido do Engenheiro em chefe da mesma Estrada, o Sr. Brullees, acerca da clausula 19 do accôrdo celebrado em 4 de dezembro de 1866, ao resultado de arbitrar para as despezas de conservação da Estrada, as quaes, segundo a mencionada clausula, deviam correr por conta

da Companhia, a somma mensal de 8:000\$000, a contar do principio de fevereiro até junho inclusive; e a de 9:000\$000 de julho a dezembro, tudo do anno passado; e a de 10:000\$000 de janeiro a junho do corrente anno, ficando, entretanto, esta concessão dependente da approvação do Ministerio a meu cargo.

Tratando-se da alteração de uma das principaes clausulas do citado accôrdo, vou submettel-a ao conhecimento do Governo e opportunamente communicarei a V. S., para sua intelligencia e do dito Inspector, a decisão que fôr tomada a respeito desse assumpto.

Sobre a acceitação definitiva da Estrada de Ferro de que se trata, objecto da segunda parte do mesmo officio, cabe-me declarar a V. S. que, de accôrdo com o parecer do Engenheiro Fiscal, ao qual adherio o Engenheiro Fox, actual Superintendente da Estrada; no officio de 22 de agosto ultimo, dirigido ao Director Geral desta Secretaria de Estado, será, na primeira occasião, autorisado o Presidente da Provincia para receber definitivamente a Estrada; desde que em contracto assignado pelo respectivo Superintendente e Engenheiro Fiscal, a Companhia se obrigar a concluir dentro de um prazo razoavel que será fixado, as obras descriptas no mesmo officio, e que já fizeram parte do accôrdo de 4 de dezembro, ficando, em tal caso, estabelecido que a acceitação definitiva da Estrada começará a produzir todos os seus effeitos do dia 1º de agosto ultimo, conforme solicitará o Superintendente.

Para sua intelligencia e do inspector especial ao qual V. S. dará conhecimento deste Aviso, remetto as copias dos officios a que acima alludo.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 39 — DE 28 DE SETEMBRO DE 1868

Autorisa a acceitação definitiva da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 39 — Rio de Janeiro, 8 de setembro de 1868.

Illm. e Exm. Sr. — Estando verificado pelo ultimo exame na Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, a que procedeu o respectivo Engenheiro Fiscal, que das obras exigidas no accôrdo de 4 de dezembro de 1866, poucas, e essas mesmas de secundaria importancia, restam por concluir; e declarando o Superintendente D. M. Fox, em seu officio de 22 de agosto ultimo, por cópia incluso, não só que tinha poderes da Directoria para transigir com o Governo a respeito da definitiva acceitação daquella Estrada, mas tambem estava prompto a aceitar as condições indicadas pelo Engenheiro Fiscal em seu officio de 7 de julho ultimo, á excepção da primeira, relativa á substituição dos postes telegraphicos, compromettendo-se, entretanto, a renovar, com madeira de lei, os que estiverem arruinados; autoriso a V. Ex. para mandar receber definitivamente a Estrada, desde que em um novo accôrdo celebrado pelo Engenheiro

Fiscal com o Superintendente e no qual serão transcriptos os poderes acima alludidos, este se obrigar, por parte da Companhia, de que é representante, a satisfazer as referidas condições pelo modo e nos prazos estabelecidos no dito officio de 7 de julho, salva a modificação da primeira por elle indicada, comminando-se multas até o maximo de dous contos de réis para os casos de inexecução de qualquer das condições, e ficando tambem estabelecido que esta acceitação começará a produzir seus effeitos no dia 1º de agosto ultimo, conforme solicitou o Superintendente, e prorogado até esse dia o prazo marcado no accôrdo de 4 de dezembro de 1866.

V. Ex. recommendará muito especialmente ao Engenheiro Fiscal que na redacção do novo accôrdo empregue a maior clareza e precisão para se evitarem duvidas, devendo estabelecer-se em clausulas especiaes que qualquer questão relativa á classificação das despesas com estas obras, será decidida entre o Engenheiro Fiscal e o Engenheiro Presidente da Companhia e no caso de empate submettida ao parecer definitivo de algum engenheiro residente nessa provincia ou na Côrte; e bem assim que a acceitação definitiva da Estrada não exime a Companhia das obrigações que sobre ella pesam ou possam pesar em virtude das condições que baixaram com o Decreto n. 1759, de 26 de abril de 1856, principalmente no que concerne ao augmento do material rodante, cuja insufficiencia foi reconhecida mesmo antes de iniciar-se o trafego, questão esta pendente e que opportunamente será resolvida de accôrdo com o mesmo Decreto.

Junto remetto a V. Ex. copia, tanto de um trecho do officio de 8, como do officio de 9 de agosto ultimo, ambos do Inspector especial, em Londres, das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Governo, dos quaes se vê que estas duas condições foram alli tratadas e acceitas pela Directoria ou por seus procuradores.

Deus Guárde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo

AVISO N. 44 — DE 9 DE SETEMBRO DE 1868

Firma a intelligencia que deve ser dada á clausula 5ª do contracto para a construcção da Estrada de Ferro de Paraguassú.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 44 — Rio de Janeiro, 9 de setembro de 1868.

Ilm. e Exm. Sr. — Foi presente á Sua Magestade o Imperador o officio dessa Presidencia de 18 de abril ultimo que acompanhou o relatorio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Paraguassú, no qual este funcionario communicou ter a Companhia empresaria da mesma Estrada deixado de cumprir a clausula 5ª do seu contracto, de 17 de janeiro de 1866, não dando começo, dentro do prazo nella fixado, aos trabalhos da 1ª secção para a Chapada Diamantina, e rezejar que o mesmo aconteça quanto á ponte de S. Felix,

visto que nada constava ácerca de sua construcção na Inglaterra. E o Mesmo Augusto Senhor, Conformando-se por sua immediata Resolução de 29 do mez passado com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, Houve por bem mandar declarar a V. Ex. para sua intelligencia, e para o fazer constar ao Superintendente da mencionada Estrada.

1ª. Que o prazo marcado na referida clausula deve ser contado da data da publicação dos estatutos espaçada por mais dous mezes, conforme exige a lei para o começo das operações, e não datada da organização da Companhia em Londres; porquanto é isto expresso no Decreto de 3 de julho de 1867, e a Companhia nos actos que tiver de praticar dentro do Imperio, deve regular-se por suas leis, tanto mais que no Decreto de concessão não se fixou a época de sua organização, nem na legislação está ella determinada.

2ª. Que o facto da inauguração não influe na fixação desta época, não só porque semelhante acto não passa de uma solenidade de apparato, mas também porque esta fixação não póde ficar dependente da vontade dos concessionarios, visto que della dimanam direitos.

3ª. Que o prazo para o começo das obras estabelecido na mencionada clausula, corre da data efectiva da construcção da Estrada e não da dos actos preparatorios para a execução dos respectivos trabalhos, como se devem reputar as plantas.

4ª. Finalmente, que nesta conformidade não ficará satisfeita a clausula relativa á ponte de S. Felix só com a sua encomenda para a Inglaterra, e nem ainda com a esperança de que já estão em caminho algumas de suas peças, o que, entretanto, sendo justificado, poderá autorisar a prorogação do prazo estabelecido.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 1 — DE 14 DE SETEMBRO DE 1868

Declara que a Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy será accelta definitivamente a 1 de agosto do corrente anno.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1868.

Accuso o recebimento do officio reservado que V. Mee. me dirigio em 7 de julho ultimo e sciente do que me communica relativamente á commissão de que foi encarregado, tenho a declarar-lhe que por Aviso de 8 do corrente, expedido pelo paquete inglez que sahio a 9 deste mez, communiquei ao Ministro brasileiro nessa Côrte que o Governo Imperial, de accôrdo com o parecer do Engenheiro Fiscal, ao qual adherio o Superintendente da Estrada de Ferro de S. Paulo, resolveu aceitar definitivamente a mesma Estrada, autorizando para esse fim o Presidente da Provincia e me-

diante as condições constantes do officio do referido Fiscal que foi remettido por copia a essa Legação, ficando estabelecido que a acceptance começará a produzir todos os seus efeitos no dia 1º de agosto ultimo.

Quanto ao facto que V. Mee trouxe ao meu conhecimento a respeito da garantia do capital adicional da Estrada de Ferro de Pernambuco, opportunamente communicarei a decisão do Governo Imperial.

Deus Guarde a V. Mee.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Dr. Bento José Ribeiro Sobragy.

DECRETO N. 4246 — DE 19 DE SETEMBRO DE 1868

Estabelece bases para a organização da tarifa dos preços de transporte de passageiros e mercadorias no ramal ferreo, de que é emprezaria a companhia União Valenciana.

Attendendo ao que me representou a directoria da companhia União Valenciana: Hei por bem alterar a clausula VI do decreto n. 3641, de 27 de abril de 1866, e em substituição approvar as bases para organização da tarifa dos preços de transporte de passageiros e mercadorias no ramal ferreo entre a Estrada de Ferro de D. Pedro II e a cidade de Valença, na provincia do Rio de Janeiro, que com este baixam, assignadas por Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario do Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 19 de setembro de 1868, 47º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Bases a que se refere o decreto n. 4246, desta data

I — O maximo do preço de transporte de passageiros, por legua de seis kilometros, será o seguinte:

Para os passageiros de 1ª classe.....	\$1000	cada um
» » » » 2ª »	\$800	» »
» » » » 3ª »	\$500	» »

Os menores de dez annos pagarão somente metade destes preços, podendo a administração da companhia, quando fór indis-

pensavel, accomodar dous destes menores no espaço marcado para um adulto.

Os menores de tres annos que forem conduzidos ao collo nada pagarão.

Cada viajante terá direito ao transporte gratuito de sua bagagem até o peso de duas arrobas, quando couber no carro que transportar o mesmo viajante e não incommodar os outros passageiros, o que será apreciado pelo encarregado da policia do trem.

II — Para os generos de produção nacional, principalmente destinados á exportação, café, assucar, algodão, fumo e outros semelhantes, o preço de transporte em legua de seis kilometros não excederá de 40 réis por arroba (14689,6 grammas). Para os artigos de importação aquelle preço será o, de 50 réis no maximo.

III — Os generos alimenticios de primeira necessidade, quer sejam importados quer exportados, pagarão no maximo 30 réis mesmo peso e distancia.

IV — Poderão ficar sujeitos a uma tarifa mais elevada do que as anteriores, na importação ou na exportação, os objectos de desvantajoso transporte em razão de seu grande volume, pouco peso, como por exemplo, mobilia encaixotada, caixas com chapéus, etc.

No mesmo caso estão as massas indivisas que pesarem mais de oito arrobas ou que tiverem um e meio metro cubico de volume, podendo ser recusadas aquellas cujo peso exceder a 16 arrobas ou seu volume a dous e meio metros cubicos, as quaes, em todo o caso, pagarão o frete que se convencionar.

V — Os artigos de transporte perigoso, como é o da polvora, e os de maior responsabilidade para a companhia em virtude de fragilidade delles, pianos, louças, vidros, etc., e os de grande valor e pequeno peso, ouro, prata, joias e moeda papel, serão sujeitos a uma tarifa mais elevada do que a da base anterior, a qual será approvada pelo Governo.

As quantias pertencentes aos cofres publicos transportadas por ordem, conta e risco do Governo, nada pagarão pelo frete. Tambem ficam isentos deste frete os engenheiros do Governo que viajarem em objecto de serviço, e até dous empregados do correio que acompanharem as malas da correspondencia, os quaes da mesma sorte nada pagarão.

VI — Haverá uma tarifa especial para os animaes e aves de toda a especie, e bem assim outra para madeiras, pedras, metaes de grande peso e dimensões, carros e carroças de duas ou quatro rodas.

Em todo o caso, estas tarifas, que serão opportunamente organisadas pela companhia e approvadas pelo Governo, não poderão exceder ás que actualmente regulam o transporte dos respectivos objectos na estrada de ferro de Cantagallo.

Palacic do Rio de Janeiro, 19 de setembro de 1868. — Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO N. 84 — DE 23 DE SETEMBRO DE 1868

Manda applicar o systema metrico decimal nas tarifas da Estrada de Ferro de D. Pedro II, assim como em todos os trabalhos technicos que forem executados na mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 84 — Rio de Janeiro, 23 de setembro de 1868.

Convindo uniformisar as tarifas das Estradas de Ferro, reduzindo-as ao systema metrico decimal, nos termos da lei n. 1157, de 26 de junho de 1862, cumpre que V. Mee., com a possivel brevidade, mande proceder a esse trabalho, na parte referente a essa Estrada de Ferro, e o remetta a esta Secretaria de Estado; e para que tambem convenha proceder a uma revisão dos preços da tarifa em vigor, proponha V. Mee. nessa occasião as alterações que forem necessarias, e a experiencia tiver aconselhado, fazendo-as acompanhar de uma exposição de motivos.

Outrosim, tenho por muito recommendado a V. Mee. que nos relatorios, planos, e orçamentos, que forem remettidos a esta Secretaria d'Estado e em todos os trabalhos technicos que forem executados nessa Estrada se empregue sempre o systema metrico decimal, como lhe foi recommendado por Aviso-Circular d: 11 de abril de 1865, que até hoje não tem sido cumprido.

Deus Guarde a V. Mee.

João Antão Fernandes Leão.

Sr. Director Interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 5 — DE 7 DE OUTUBRO DE 1868

Declara que opportunamente será instituido o Juizo arbitral para decisão de algumas questões suscitadas com as Companhias de Estradas de Ferro com séde em Londres.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 7 de outubro de 1868.

Foi-me presente o officio de V. S. de oito de setembro ultimo, sob n. 95, em que communicou-me ter o Inspector especial das Estradas de Ferro, Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, reconhecido a necessidade absoluta de recorrer ao Juizo arbitral para a solução das questões entre o Governo e as Companhias das mesmas Estradas, e reconhecendo V. S. a mesma necessidade, pede a competente autorisação para instaurar esse Juizo, perante o qual devem ser ventiladas as questões de que trata seu officio, e quaesquer outras que possam ser suscitadas: em resposta declaro a V. S. que o Governo Imperial, tomando em muita consideração esse assumpto, o entendendo tambem que algumas das questões podem ter mais prompta solução pelo modo indicado, uma vez que as Companhias não conformando-se com as decisões do Governo Imperial, queiram recorrer a esse Juizo nos termos precisos de seus contractos —

oportunamente deferirá o pedido de V. S., entretanto, deve ponderar-lhe que a questão, de saber por que conta correrão as despesas que se fizeram com as obras e mais objectos, depois de abertas as linhas ao trafego, despesas que em outras Estradas são levadas ao capital, que nunca se fixa, não entrando por enquanto na ordem das questões pendentes, não é objecto de arbitramento, e quando muito poderá ser por algum accôrdo futuro entre o Governo Imperial e as Companhias concessonarias, caso em algum dos contractos estipulados não tenha sido prevista essa questão, e providenciado a respeito.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 6 — DE 7 DE OUTUBRO DE 1868

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que o Governo só espera a decisão do Corpo Legislativo para resolver sobre o augmento do capital garantido da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 6 — Rio de Janeiro, 7 de outubro de 1868.

Foi-me presente o officio de V. S. de 7 do proximo passado, sob n. 94, acompanhado de duas cartas do Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, instando para uma prompta solução da questão pendente, do augmento do capital garantido á mesma Estrada, a qual, sendo de vital importancia para a Companhia, não pode ser demorada sem graves prejuizos dos accionistas: em resposta declaro a V. S., para que faça constar ao Presidente Roberto Benson que, estando esta questão affecta ao Corpo Legislativo, e tendo sido dissolvida a Camara dos Senhores Deputados, sinto não estar habilitado com os necessarios meios, para poder decidir esta questão com a precisa brevidade; entretanto, abundando nòs sentimentos que animaram meus antecessores em favor dessa empreza, e desejando collocar-a em condições economicas mais favoraveis, tirando-a dos embaraços, com que presentemente luta, autoriso V. S. para declarar-lhe positivamente que o Governo Imperial está deliberado a promover seriamente a decisão final do projecto de Lei, que está em discussão no Senado, uma vez decretados os fundos precisos não demorará a solução definitiva desta importante questão.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 47 — DE 12 DE OUTUBRO DE 1868

Resolve como deve ser recebida definitivamente a Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 47 — Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1868.

Accuso a recepção do officio reservado de V. Ex. de 3 do corrente, em que traz ao meu conhecimento o que lhe foi dirigido pelo Engenheiro Fiscal, pedindo esclarecimentos sobre o modo como deve proceder na celebração do accôrdo com o Superintendente da Companhia, para acceitação definitiva da Estrada, em cumprimento do Aviso de 8 de setembro; porquanto não julga o representante da Companhia habilitado com sufficientes poderes para celebrar esse accôrdo, á vista do que dispõe o art. 40 do Decreto n. 2601 de 6 de junho de 1860: e em resposta declaro a V. Ex. que, informando o Superintendente D. M. Fox em 22 de agosto ultimo ter recebido da Directoria com sua nomeação uma procuração bastante para represental-a em tudo quanto lhe disser respeito, o que é confirmado pelo periodo da carta da Directoria de 8 de julho, que pelo Engenheiro Fiscal lhe foi transmittida, bem como pela de 8 de agosto em que a mesma Directoria recommenda-lhe que faça tudo quanto puder, para facilitar uma decisão definitiva sobre esse assumpto — não é justo duvidar da plenitude dos poderes conferidos ao mesmo Superintendente para esse fim, e uma vez exhibida essa procuração no acto de celebrar-se o accôrdo, será transcripta no respectivo termo com todas as declarações precisas, de modo a evitar duvidas e contestações futuras, sendo as clausulas a consignar nesse termo de accôrdo com as constantes do Aviso deste Ministerio de 8 de setembro, e dos documentos, a que o mesmo se refere.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 92 — DE 12 DE OUTUBRO DE 1868

Permite a parada dos trens dos suburbios no lugar denominado Goiabal — Engenho Novo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 92 — Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1868.

Tendo deferido o requerimento em que varios moradores do Goiabal, no Engenho Novo, pedem a parada dos trens dos subur-

bios em frente á rua de Todos os Santos uma vóz que construam á sua custa um pequeno edificio e plataforma igual ao da parada de S. Francisco Xavier, assim lh'o communico para sua intelligencia e devida execução.

Deus Guarde a Vm.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Director Interino da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO CIRCULAR — DE 17 DE OUTUBRO DE 1868

Explica a circular de 7 de maio do corrente anno sobre o transporte diario abonado aos Engenheiros em commissão.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — Circular — Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1868.

Illmo. e Exm. Sr. — Representando alguns Engenheiros, encarregados de medições de terras em diversas provincias, que não lhes teem sido abonados os vencimentos de transporte, em razão da intelligencia que as Thesourarias de Fazenda teem dado ao Aviso-Circular deste Ministerio de 7 de maio do corrente anno, declaro a V. Ex., para fazer constar á Thesouraria de Fazenda dessa Provincia, que pelo regulamento, que baixou com o Decreto n. 2922 de 10 de maio de 1862, e tabella ao mesmo annexo os Engenheiros em effectivo exercicio teem direito ao vencimento fixo e á gratificação; desde que, porém, são obrigados a transportar-se de uns para outros pontos, teem direito a uma diaria, que lhes deve ser abonada a titulo de ajuda de custo pelos dias que estiverem ausentes do ponto de sua residencia effectiva. Entretanto, convém ponderar que Engenheiros ha que teem direito ao transporte diario pela natureza mesmo de suas commissões, como sejam os incumbidos de medições e explorações de estradas e rios durante esses trabalhos, cessando, porém, logo que regressarem, para se occuparem dos de gabinete. Neste sentido se deve entender o Aviso acima referido de 7 de maio do corrente anno. Cumpre observar, por ultimo, que os Engenheiros em commissão, percebendo gratificações fixas, não teem direito á gratificação de transporte diario, salvo se as portarias de suas nomeações dellas fizerem menção.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de...

AVISO N. 51 — DE 21 DE OUTUBRO DE 1868

Declara que pago integralmente o premio aos empreiteiros da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, deve cessar a cobrança da tarifa addicional para esse fim creada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 51 — Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1868.

Ulm. e Exm. Sr. — Tenho presente o officio de V. Ex. de 7 do corrente sob n. 97, acompanhado do que lhe dirigio o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, consultando se, feito o integral pagamento do premio conferido pelo Governo Imperial aos empreiteiros das obras da Estrada — deve cessar a cobrança da tarifa especial para esse fim creada, ou continuar attendendo á circumstancia de serem tão reduzidas as tarifas de passagens e fretes ordinarios, que muito longe está de ser bastante o seu rendimento para libertar o Estado da garantia, a que se obrigou: em resposta declaro a V. Ex. para fazer constar ao Engenheiro Fiscal e ao Superintendente da Companhia que, pago integralmente o premio, deve cessar a cobrança da tarifa para esse fim creada, como determina a clausula 9ª do contracto que baixou com o Decreto n. 2950 de 10 de junho de 1862.

Quanto ao rendimento da tarifa ordinaria, caso seja insufficiente, como pondera o Engenheiro Fiscal, autoriso a V. Ex. a mandar proceder á sua revisão de accôrdo com o representante da Companhia.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO S/N — DE 23 OUTUBRO DE 1868

Toma providencias para reduzir as despesas da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — S/N — Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1868.

Foram-me presentes os officios dessa Presidencia, de 23 de março e 31 de agosto ultimos, relativos ás economias que se podem realisar na Estrada de Ferro da Bahia á S. Francisco.

Cabe-me, em resposta, declarar a V. Ex. que, tendo sido encarregado o Inspector especial das Estradas de Ferro, em Londres, de tratar desta assumpto com a respectiva Directoria, em officio de 22 de agosto findo communicou-me a Legação Imperial naquella capital o resultado obtido a semelhante respeito,

Na inclusa traducção de uma carta que em 6 do dito mez a Directoria dirigio ao seu Superintendente, veem recapituladas as reclamações de pelo mesmo Inspector foram dirigidas no sentido de diminuir a despeza com o custeio da Estrada e declaradas quaes as concessões a que a Companhia adherio.

Constam ellas da diminuição dos vigias de barre'ras, e da cessação do serviço com reparação das cercas. Comquanto semelhante resultado deixe ainda muito a desejar, comtudo considerando que ha despezas a que a Companhia se acha ligada por contracto que deve findar em 1869, como mostrando-se ella inclinada a attender as justas reclamações do Governo Imperial, nesta data communico á referida Legação que expeço as convenientes ordens para serem postas em execução aquellas duas medidas, mediante as cautelas necessarias, recommendando-lhe que continue a insistir sobre as reduções que não estando dependentes de obrigações contrahidas pela Companhia, poderão ser admittidas desde já, ou logo que cessem as necessidades que actualmente as justificam.

Cumpre, portanto, que V. Ex. autorise o Engenheiro Fiscal para, de accôrdo com o Superintendente, proceder a estas instrucções, recommendando-lhe muito terminantemente o Governo Imperial que não saia a economia em prejuizo da egurança do trafego.

As medidas que a tal respeito forem tomadas ou mesmo ser postas provisoriamente em execução, e trazidas ao conhecimento do Ministerio a meu cargo para que sejam regularisadas pela approvação do Governo Imperial, visto que importam alterar ao Regulamento approvedo pelo Decreto n. 1930, de 26 de abril de 1851.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 10 — DE 5 DE NOVEMBRO DE 1868

Autorisa a revisão das tarifas da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 5 de novembro de 1868.

Com o officio de V. Ex. de 8 do proximo passado me foi presente o relatorio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Capital ao rio S. Francisco, e sciente da exposição que faz dos negocios da empreza, declaro a V. Ex., para que faça constar ao mesmo Engenheiro, que a autorisação que pede, para rever a tarifa no interesse do trafego, da renda e de um melhor systema, já foi por este Ministerio concedida, e pelo antecessor de V. Ex. autorisada officialmente. Entretanto, cumpre que V. Ex. reiterando-lhe as ordens a este respeito, recommendo-lhe que sejam organisadas pelo systema metrico decimal nos termos da Lei n. 1157 de 26

de junho de 1862, e venham acompanhadas do respectivo regulamento do trafego.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 97 — DE 5 DE NOVEMBRO DE 1868

Providencia sobre a continuacão da construcção do ramal de Porto Novo da Cunha, da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegacão — 2ª Secção — N. 97 — Rio de Janeiro, 5 de novembro de 1868.

Em solução ao officio de V. Mee. de 13 do proximo passado, sob n. 1022, relativamente á adjudicacão das obras do ramal do Porto Novo da Cunha, declaro a V. Mee., para sua intelligencia e devida execução que as obras até o lugar denominado "Chiador" continuarão a ser construidas como o tem sido até a presente data, e pagas pela tabella dos preços já estabelecidos; deste ponto, porém, em diante, serão adjudicadas na forma das Instrucções de 28 de setembro de 1865, nunca excedendo cada empreitada a extensão de quatro milhas.

Deus Guarde a V. Mee.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 50 — DE 20 DE NOVEMBRO DE 1868

Approva o accôrdo de 24 de outubro do corrente sobre a acceptação definitiva da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegacão — 2ª Secção — N. 50 — Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1868.

Com o officio de V. Ex. de 29 de outubro ultimo, sob o n. 102, recebi o accôrdo de 24 do mesmo mez, que celebrou o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia com o Superintendente da Companhia para o recebimento da mesma Estrada por parte do Governo Imperial, e por que as condições estipuladas estão conformes a autorisação constante dos Avisos de 8 de setembro e 12 de outubro passado, o Governo Imperial as tem por acceptas e appro-

vadas para que produzam os devidos efeitos: — o que communico a V. Ex. para sua intelligencia e execução.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

DECRETO N. 4283 — DE 28 DE NOVEMBRO DE 1868

Concede á Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiáhy a Campinas a necessaria authorisação para funcionar e approva os respectivos Estatutos.

Attendendo a que Me requereu a Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiáhy a Campinas, devidamente representada, e de conformidade com a Minha immediata Resolução de 22 de agosto ultimo, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 8 de junho do corrente anno, Hei por bem Conceder-lhe a necessaria authorisação para funcionar e Approvar os respectivos Estatutos, com as modificações, que com este baixam, assignadas por Joaquim Antão Fernandes Leão, 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 vinte oito de novembro de mil oitocentos sessenta e oito, quadragésimo setimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Modificações a que se refere o Decreto n. 4283 de 28 de novembro de 1868.

- 1ª. Supprima-se o § 15 do art. 17.
 - 2ª. Supprima-se § 1º do art. 19.
 - 3ª. Art. 21. As funcções da Directoria são gratuitas: O Presidente, porém, será remunerado com uma gratificação, nunca maior de 8:000\$000 annuaes, marcada pela assembléa geral dos accionistas.
 - 4ª. Art. 27. Tambem terá lugar a convocação extraordinaria pela Directoria, sempre que isso fór requerido para o fim designado por accionistas que representem uma decima parte do capital social realiado.
 - 5ª. Art. 29. Os votos dos accionistas serão recebidos na seguinte razão: cada cinco accções dará um voto para cada dez; excedendo deste numero, se contará um voto por cada dez accções até vinte: excedendo deste numero, se contará um voto por cada vinte accções até quarenta, que será o maximo dos votos.
- Não serão admittidos votos por procuração na eleição dos directores.

6^a. Art. 30. Para o accionista poder votar em qualquer reunião, exige-se que não tenha incorrido na penalidade do art. 40 destes Estatutos, que tenha registrado e depositado suas acções no escriptorio da Companhia, fazendo-se o registro com antecedencia de sessenta dias e o deposito com antecedencia de quinze em relação ao dia da reunião.

7^a. Art. 31. Para votar na eleição de directores exige-se que o accionista registre e deposite suas acções no escriptorio da Companhia noventa dias antes da eleição. Deste deposito e do mencionado no artigo antecedente dar-se-ha uma cautela ao accionista.

8^a. Art. 35 § 10. No caso de venda da linha, resolver se deve a Companhia empregar seu capital reembolsado na continuação da Estrada de Ferro até outro ponto, salvo o direito que o respectivo contracto confere á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy: sendo licito ao accionista, que quizer, retirar seus capitais.

9^a. Art. 35. § 11. Resolver a modificação dos presentes Estatutos, ficando qualquer modificação dependente da approvação do Governo Imperial.

10^a. Art. 35 § 12. Eleger o Presidente e Secretarios em suas reuniões.

11^a. Art. 40. O accionista que não realisar a respectiva entrada no prazo da chamada, perderá, em beneficio da sociedade, as entradas anteriormente verificadas.

12^a. Art. 41. O accionista impontual poderá justificar-se perante a Directoria allegando os motivos que o impediram de fazer a entrada no tempo competente. Se sua justificação for attendida, poderá a Directoria mandar receber posteriormente as entradas demoradas, exigindo nestes casos juro pela mora, e que será contado na razão de mais 1 % do que na occasião se cobrar na Caixa Filial do Banco do Brasil em S. Paulo, durante o periodo em que occorra a impontualidade.

13^a. Art. 52. Os accionistas receberão os 7 % pagos pelo Governo Provincial sobre o capital desembolsado, mas os pagamentos só deverão ser annunciados depois de effectivamente recebidos os juros pela Directoria, de tal sorte, que em nenhum caso, ainda temporariamente, parte do capital seja empregado em dividendo.

14^a. Art. 53. Depois de construída a Estrada, o Governo da Provincia completará os 7 % garantidos, se por ventura os lucros liquidos da Companhia não attingirem esse *quantum*: e pagal-os-ha por inteiro, até o maximo de 7 %, se a Companhia não auferir lucro algum.

15^a. Art. 55. Logo que os lucros liquidos excedam a 10 %, o Governo da Provincia entrará em partilha igual com a Companhia no excesso de 10 %.

16^a. Art. 57. A Directoria deduzirá annualmente dos lucros liquidos uma quantia correspondente a seis decimos por cento sobre o capital, para formar seu fundo de reserva. Esta quantia poderá ser empregada em apolices da divida publica, acções da Companhia ou pelo modo que mais conveniente julgue a Directoria, com a approvação da assembléa geral dos accionistas.

17^a. Art. 59 § 5^a. Por todos os outros meios em direito estabelecidos a respeito de sociedades anonymas e companhias.

18^a. Art. 69. O contracto para a construcção da Estrada de Ferro de Jundiáhy a Campinas tal qual fôr publicado e depois de approvado pelo Governo Geral, será parte integrante dos presentes Estatutos, e ambos entender-se-hão acceptos e approvados por todos aquelles que subscreverem acções da Companhia ou em qualquer tempo forem dellas possuidores.

19^a. Art. 70. A Companhia poderá ter agencias em diversas localidades da Provincia, dentro ou fóra do Imperio, como melhor convier, sendo indispensavel a approvação do Governo Geral, quanto ás que forem estabelecidas no exterior. Estas agencias actuarão pela força dos poderes que lhes forem conferidos pela Directoria.

20^a. Art. 73. Se tornar-se necessario augmento do capital para a construcção da linha contractada, a assembléa geral dos accionistas poderá autorisar uma nova emissão de acções ou determinar que a Companhia levante emprestimo que nunca poderá exceder a um terço do capital social. O augmento de capital, porém, sob qualquer das formas indicadas, não gosará da garantia de juros pagos pela Provincia.

21^a. Art. 74. No caso, de vir a ser desfalcado o capital da Companhia em quantia equivalente a 20 % da sua total importancia, a assembléa geral poderá autorisar a emissão suplementar de acções ou levantamento de emprestimo, salva sempre a responsabilidade dos gerentes na fórmula da lei. Nesta hypothese, porém, nem as acções emitidas, nem o emprestimo levantado, gosarão do privilegio da garantia de juros por parte da Provincia.

Palacio do Rio de Janeiro, em 28 de novembro de 1868.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Estatutos da Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiáhy a Campinas.

CAPITULO I

Da Companhia e sua organisação

Art. 1^o. Fica creada uma Companhia, ou Sociedade Anonyma, que se denominará — *Companhia Paulista da Estrada de Ferro de Jundiáhy a Campinas*, — e que terá por fim construir uma Estrada de Ferro entre essas duas cidades, segundo a planta, que fôr approvada pelo Governo, e de conformidade com os presentes Estatutos.

Art. 2^o. A séde da Companhia e sua direcção geral estará na cidade de S. Paulo.

Art. 3^o. A Companhia terá existencia de direito na data em que estiverem subscriptas pelo menos 15.000 acções do seu capital.

Art. 4^o. A duração da Companhia será de 90 annos, ou por tanto tempo quanto fôr o privilegio concedido pelo Governo Imperial. Findo o prazo do privilegio, a Companhia, a quem fica a propriedade garantida, poderá vender essa mesma propriedade, ou prorrogar sua duração por prazo determinado, como convier e fôr determinado pela assembléa geral de accionistas.

Da administração da Companhia

Art. 5º. Os negocios da Companhia serão regidos por uma Directoria composta de cinco membros, que se denominarão directores, dos quaes um será o Presidente.

Art. 6º. Os cinco directores serão eleitos pela assembléa geral de accionistas. Dentre os directores o Governo da Provincia escolherá o Presidente.

Art. 7º. A eleição para Director só poderá recahir em accionistas que tenham pelo menos 50 acções subscriptas e registradas seis mezes antes da eleição.

Art. 8º. As 50 acções, de que se falla no artigo antecedente, tornam-se inalienaveis e serão depositadas durante o exercicio da Directoria.

Art. 9º. Não poderão exercer conjuntamente os cargos de Presidente e directores, accionistas que forem sogro e genro, cunhados, durante o cunhadio, parentes por consanguinidade até o segundo gráo, e socios de firmas sociaes.

Art. 10. Não póde ser Director aquelle que exercer emprego de confiança da Companhia, ou tenha, quer directa, quer indirectamente, interesse em algum contracto com ella. A superveniencia de qualquer destes factos importa a perda do lugar de Director.

Art. 11. Os directores, e os que substituirem a estes, não poderão ser reeleitos dentro do primeiro anno, contado do dia da substituição, de conformidade com o § 13 do art. 2º da lei de 22 de agosto de 1860.

Art. 12. A assembléa geral de accionistas fará de cinco em cinco annos a eleição de sua Directoria, e annualmente a substituição de um dos membros desta. Não fica sujeita a esta disposição a primeira Directoria que se elege, que funcionará sem alteração alguma durante a construcção da Estrada.

Art. 13. Para a substituição, de que se falla no artigo antecedente, regulará a antiguidade, devendo ser substituido o director mais antigo no cargo. Em caso de igual antiguidade, sahirá da Directoria aquelle que a sorte designar.

Art. 14. Quando tenha de ser substituido o Director escolhido pelo Governo da Provincia para Presidente, o mesmo Governo designará outro d'entre os que ficarem.

Art. 15. Para que possa a Directoria funcionar é essencial a presença de tres Directores pelo menos.

Art. 16. A Directoria decide todos os negocios da Companhia, e para esse fim lhe são conferidos plenos poderes.

Art. 17. A Directoria compete:

§ 1º. Estabelecer regulamento para reger os empregados da Companhia nos seus differentes serviços.

§ 2º. Formular regulamento para a direcção de todos os serviços, e em geral de tudo que respeita á construcção e custeio da Estrada de Ferro.

§ 3º. Fazer com os Governos geral e provincial, com outras Companhias, ou com terceiras pessoas, todos os contractos necessarios para a boa marcha da empresa.

§ 4º. Fazer todos os contractos geraes ou parciaes necessarios para a construção e custeio da Estrada, para fornecimento de materias, etc.

§ 5º. Resolver se a execução das obras deve ser feita por administração ou por empreitadas, quer geraes, quer especiaes, com tabella de preços, precedendo, ou não, hasta publica.

§ 6º. Fazer aquisição de todos os bens moveis ou immoveis, e de tudo quanto preciso fôr á empresa, podendo igualmente alheiar aquelles, que tornarem-se desnecessarios.

§ 7º. Convocar a assembléa geral de accionistas nas épocas marcadas, e todas as vezes que parecer precisa uma convocação extraordinaria.

§ 8º. Organisar o balanço e relatorio semestraes, que devem ser apresentados á assembléa geral de accionistas.

§ 9º. Assignar os contractos que forem celebrados com o Governo geral, ou com o Governo provincial.

§ 10. Assignar os títulos e cautelas das acções e emittir acções nos casos previstos nestes estatutos.

§ 11. Arrecadar os fundos da Companhia e escolher o deposito mais conveniente para os mesmos.

§ 12. Annunciar as chamadas das acções, respeitando as condições determinadas nestes estatutos.

§ 13. Formular e dirigir o plano da escripturação da Companhia.

§ 14. Nomear e demittir livremente seus empregados; demittir o numero destes, quando convier; marcar-lhes a categoria e vencimentos.

§ 15. (Supprimido.)

§ 16. Fazer a distribuição de dividendos de seis em seis mezes, quando elle puder ter lugar, guardada a disposição do art. 54 destes estatutos.

§ 17. Decidir, finalmente, todas as questões, e regular todos os negocios da Companhia, salvo os que são da competência privativa da assembléa geral de accionistas.

Art. 18. O Presidente é o executor das deliberações e resoluções da Directoria.

Art. 19. Ao Presidente compete:

§ 1º. (Supprimido.)

§ 2º. Assignar todos os contractos celebrados com a Directoria, excepção feita dos contractos com os Governos geral e provincial, a respeito dos quaes se guardará o que fica disposto no art. 17 § 9º destes estatutos.

Art. 20. Fallecendo, ou demittindo-se algum dos directores, será chamado para substituil-o provisoriamente o accionista, que tiver obtido maior numero de votos immediatamente aos cinco eleitos, até que se cumpra o disposto no art. 35 § 8º destes estatutos.

Art. 21. (Modificado.)

Art. 22. A Directoria reunir-se-ha ordinariamente uma vez por semana; extraordinariamente, todas as vezes que o exijam os interesses da Companhia.

Art. 23. As decisões da Directoria serão tomadas por maioria de votos. No caso de empate, o Presidente, além do seu voto como Director, terá o voto de qualidade.

Art. 24. Na falta do Presidente, fará suas vezes o Director mais votado.

CAPITULO III

Da assembléa geral

Art. 25. A assembléa geral é a reunião de todos os accionistas, ou pelo menos de um decimo delles, e que representem seis mil acções.

Art. 26. A assembléa geral reunir-se-ha ordinariamente todos os semestres, e extraordinariamente todas as vezes que fôr convocada pela Directoria. No primeiro caso *haverá annuncios* com antecedencia de trinta dias; no segundo, com antecedencia de vinte.

Art. 27. (Modificado.)

Art. 28. A assembléa geral, regularmente convocada e constituida, representa a totalidade dos accionistas e suas decisões são obrigatorias.

Art. 29. (Modificado.)

Art. 30. (Modificado.)

Art. 31. (Modificado.)

Art. 32. Em cada sessão ordinaria a Directoria apresentará á assembléa geral o balanço das contas e o relatorio. O balanço trará a demonstração minuciosa do estado da Companhia: deverá apontar o capital social, referindo-se a tudo quanto represente o debito e o credito da Companhia, a demonstração da conta de ganhos e perdas, e conterà finalmente todas as explicações para esclarecimento dos accionistas.

Art. 33. Apresentado o balanço e relatorios, a assembléa geral elegerá uma commissão de exame de contas, composta de cinco membros, para dar parecer a respeito. O parecer da commissão acompanhado das peças sobre que versar, será sujeito a discussão e approvação dos accionistas em assembléa geral, especialmente convocada para esse fim.

Art. 34. Todo o accionista terá o direito de examinar pessoalmente o balanço, os livros da Companhia, e quaesquer papeis, ou documentos della. Esta faculdade, porém, será limitada a um dia por mez o qual será designado pela Directoria.

Art. 35. A' assembléa geral compete:

§ 1º. Eleger os directores.

§ 2º. Deliberar e resolver sobre qualquer proposta da Directoria ou dos accionistas.

§ 3º. Mandar proceder a exames da administração sem limitação alguma, nomeando delegados especiaes para esse fim.

§ 4º. Autorisar a Directoria a contrahir empréstimos, marcando-lhe o modo e as condições.

§ 5º. Autorisar e determinar o augmento do capital na forma do art. 73 destes estatutos, além da quantia garantida pelo Governo da Provincia.

§ 6º. Deliberar sobre a renuncia da garantia de juros por parte do Governo da Provincia.

§ 7º. Marcar gratificação ao Presidente.

§ 8º. Eleger director que substitua o que houver fallecido, ou se tiver demittido.

§ 9º. Resolver sobre a venda ou cessão da Estrada, dissolução da Companhia ou incorporação della a outras Companhias

§ 10. (Modificado.)

§ 11. (Modificado.)

Art. 36. As decisões em assembléa geral serão tomadas pela maioria de votos representados; porém as decisões sobre os paragraphos 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10 e 11 do artigo antecedente só poderão ser tomadas em assembléa geral expressamente convocada para tal fim, e por dous terços pelo menos dos votos representados.

CAPITULO IV

Do capital social, dos direitos e deveres dos accionistas

Art. 37. O capital social da Companhia Paulista, da Estrada de Ferro de Jundiahy a Campinas, será de cinco mil contos de réis, divididos em acções de duzentos mil réis cada uma.

Art. 38. As acções são realisaveis em prestações nos prazos que forem marcados, ou pela forma determinada nestes estatutos.

Art. 39. As chamadas serão feitas segundo as necessidades da Companhia e na razão do valor estimativo das despezas que tiverem de ser feitas com os trabalhos da Estrada, e serão annunciadas com o prazo de trinta dias pelo menos. A Directoria deverá fazer a demonstração da necessidade da chamada perante o Governo da Provincia antes de annuncial-a.

Art. 40. (Modificado.)

Art. 41. (Modificado.)

Art. 42. A Directoria tem o direito de declarar em commissão as acções sobre que occorra a impontualidade, devendo publicar que ficam nullas e sem valor, effectuando a emissão de outras que as substituam.

Art. 43. As acções serão ao portador; poderá, porém, a Directoria declarar ao verso o nome do possuidor que assim o exija.

Art. 44. A transferencia das acções realisa-se por qualquer modo válido em direito. Não pôde, porém, essa transferencia ter lugar por meio algum, senão depois de realisado um quarto do seu valor (Lei de 22 de agosto de 1860, art. 2º § 5º).

Art. 45. Por endosso só é permittida a transferencia depois que se tiver recolhido o capital integral das acções emittidas.

Art. 46. No escriptorio da Companhia haverá um registro nominal de todos os possuidores de acções. As transferencias serão averbadas por acto lançado em livro competente.

Art. 47. As despezas de taxa e outras com a transferencia de cada acção não poderão exceder á quantia de 1\$000.

Art. 48. No caso de perda ou extravio de uma ou mais acções da Companhia, a Directoria substituirá os titulos perdidos por outros que serão entregues a quem de direito pertençam, depois de feitos os precisos annuncios e de adoptar todas as necessarias cautelas, de modo a inutilisar completamente os titulos perdidos.

Art. 49. Cada acção é indivisivel em relação á Companhia, e deve ser representada por uma unica pessoa, quaesquer que sejam os contractos de que haja sido objecto.

Art. 50. Os credores ou herdeiros do accionista não poderão arrear sob qualquer pretexto a propriedade de quaesquer objectos que sejam da Companhia, salvos os direitos que lhes compitam sobre os titulos ou acções que pertençam a seus devedores.

CAPITULO V

Dos juros dos dividendos. — Do fundo de reserva.

Art. 51. Durante a construcção da Estrada de Ferro de Jundiáhy a Campinas o Governo da Provincia garante 7 % de juros sobre o capital que fôr desembolsado.

Art. 52. (Modificado.)

Art. 53. (Modificado.)

Art. 54. Todos os semestres, em vista das contas e documentos a Directoria proporá á assembléa geral de accionistas o pagamento de um dividendo que esteja calculado, e a assembléa geral resolverá se deve o dividendo ser pago ou não.

Art. 55. (Modificado.)

Art. 56. Esta partilha, que é uma compensação dos 7 %, garantidos pela Provincia, se effectuará só até o reembolso da quantia despendida por ella.

Art. 57. (Modificado.)

Art. 58. O fundo de reserva é destinado a representar no fim do prazo da duração da Companhia o capital com que se constitue, e a acudir ás necessidades extraordinarias provenientes de força maior. Nunca, porém, será applicado ao pagamento das multas em que incorra a Companhia.

CAPITULO VI

Da dissolução da Companhia e sua liquidação

Art. 59. A Companhia será dissolvida:

§ 1º. Expirando o prazo marcado para a sua duração, se a assembléa geral de accionistas não resolver o contrario.

§ 2º. Pela venda ou cessão da Estrada a diversa Companhia ou pela sua incorporação com outra.

§ 3º. Pela perda de dous terços de seu capital.

§ 4º. Mostrando-se que a Companhia não pôde preencher seu fim.

§ 5º. (Modificado.)

Art. 60. Dissolvida a Companhia entrará ella em liquidação.

Art. 61. A liquidação será feita promiscuamente pela Companhia e pelo Governo Provincial, elegendo a assembléa geral tres liquidadores e o Governo provincial dous.

Art. 62. Podem ser liquidadores tanto accionistas como pessoas estranhas á Companhia.

Art. 63. A commissão liquidadora procederá na forma das disposições da legislação commercial.

Art. 64. Feita a liquidação e a proposta de partilhas, serão esses trabalhos apresentados á Directoria, que convocará a assembléa geral extraordinaria.

Art. 65. A assembléa geral resolverá, por dous terços dos votos representados, se devem ser approvadas a liquidação e proposta de partilha.

Art. 66. Approvada a liquidação e proposta de partilha, nenhum accionista poderá mais reclamar.

CAPITULO VII

Da fiscalisação do Governo da Provincia

Art. 67. O Governo da Provincia tem o direito de fiscalisar todos os trabalhos e operações da Companhia nos seus diversos serviços.

Art. 68. Para esse fim ser-lhe-ha licito o exame dos livros da escripturação da Companhia e de todos os documentos á mesma pertencentes. A Directoria lh'os franqueará, sempre que houver exigencia.

CAPITULO VIII

Disposições gerues

Art. 69. (Modificado.)

Art. 70. (Modificado.)

Art. 71. A assembléa geral resolverá se a Directoria deve estabelecer agencias, e que poderes lhe deve conferir.

Art. 72. A Companhia poderá vender a Estrada e seu privilegio, uma vez concluida ella, ou mesmo durante a sua construcção, por deliberação da assembléa geral dos accionistas e de accôrdo com o Governo provincial.

Art. 73. (Modificado.)

Art. 74. (Modificado.)

Art. 75. Depois de concluida a Estrada de Ferro de Jundiahy a Campinas, serão fixadas as taxas de transito, de accôrdo com o Governo provincial.

Art. 76. Logo que os lucros liquidos da Companhia excedam, em dous annos consecutivos, a doze por cento, deverão ser modifi-

cadás as taxas do transito, de accordo com o Governo provincial. A diminuição nos preços das taxas de cargas deverá começar pelos generos destinados á alimentação publica, e nos preços das taxas de passageiros pelos lugares de 2ª classe.

Art. 77. Não se pagarão dividendos aos accionistas enquanto o capital local, desfalcado em virtude de perdas, não for integralmente restabelecido, na forma do art. 5º § 17 n. 2 do decreto numero 2711 de 19 de dezembro de 1860.

Art. 78. Os accionistas são responsaveis pelo valor das acções que lhes forem distribuidas.

Está conforme. — *Francisco Antonio de Souza Guimarães.* — *Barão de Itapetenanga.* — *Bernardo A. Gavião Peixoto.* — *Dr. Clemente Falcão de Souza Filho.*

DECRETO N. 4284 — DE 28 DE NOVEMBRO DE 1868

Accetta a desistencia que a Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo fez do direito de preferéncia, que lhe foi garantido na condição 43ª do decreto n. 1759, de 26 de Abril de 1856, para o prolongamento da referida estrada de Jundiaby a Campinas.

Attendendo ás declarações da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, feitas pelos seus legitimos representantes aos respectivos delegados do Governo do Brasil, e de conformidade com a minha immediata resolução de 22 de agosto, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado exaradó em consulta de 8 de junho do corrente anno, Hei por bom accetar a desistencia que a referida Companhia fez do direito de preferéncia, que lhe foi garantido na condição 43ª do Decreto numero 1759 de 26 de abril de 1856, para o prolongamento projectado de Jundiaby a Campinas.

Joaquim Antão Fernandes Leão, 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 28 de novembro de 1868, 47º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO N. 12 — DE 4 DE DEZEMBRO DE 1868

Tendo findado o prazo para o prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia até o rio S. Francisco, declara que o Governo por enquanto não pensa em prorogal-o.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 4 de dezembro de 1868.

Tenho presente o officio de V. S. de 23 de outubro passado com a copia da carta que a ultima hora lhe dirigio o President

da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, dando parte do que occorrera na 26ª reunião semestral dos Accionistas, e manifestando igualmente as esperanças de um prompto accôrdo com o Governo Imperial a respeito das suas pretensões, e em resposta declarou a V. S. que relativamente ás questões pendentes, refiro-me aos meus anteriores despachos; quanto, porém, ao prazo exclusivo, que pelo Decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853, foi concedido á Companhia para prolongar a linha ferrea até o rio de S. Francisco, tendo findado por virtude do que dispõe a clausula 6ª do mesmo Decreto, não está por enquanto resolvido o Governo Imperial a prorogal-o.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antônio Fernandes Leão.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

SENHOR. — A Lei do Orçamento n. 1507 de 26 de setembro de 1867, fixou no art. 8º para as despesas deste Ministerio no § 1º a quantia de 150:000\$000, no § 5º a de 10:000\$000, no § 11 a de 20:000\$000, no § 12 a de 600:000\$000, no § 16 a de 716:320\$000, e no § 17 a de 80:000\$000; tudo pertencente ao exercicio de 1867-1868; mas as ditas quantias não foram sufficientes para os respectivos serviços.

No § 1º, verba "Secretaria de Estado", o *deficit* foi de réis 16:428\$530.

§ 5º — Eventuaes — excedeu a 12:447\$660.

Na verba — Estrada de Ferro de D. Pedro III — (§ 11) figura o *deficit* pela quantia de 97:752\$334. O desenvolvimento do trafego desta importante Estrada, que se traduz por augmento de sua renda, exigio tambem acrescimo das despesas para a renovação do material rodante, e da conservação da Estrada. Além disso os trabalhos da 3ª Secção contribuíram grandemente para este *deficit*.

Este excesso de despeza foi já amplamente compensado pela renda da Estrada, que se elevou a 5,16 do capital empregado.

O *deficit* no § 12, — verba — Obras Publicas Geraes, e Auxilio ás Provinciaes, — foi de 96:786\$700.

E' de presumir que o mesmo *deficit* desapareça, logo que se tenha conhecimento da despeza feita nas Provincias, por conta dos creditos que lhes foram concedidos, e na occasião de liquidar-se o exercicio de que se trata.

No § 16, verba — Terras Publicas e Colonisação — verificou-se o *deficit* de 731:433\$470; mas não sendo sufficientes as sobras das outras verbas para fazer face ao mesmo *deficit*, tenho a honra de propor a Vossa Magestade Imperial a passagem da quantia de réis 541:786\$700 das sobras realisadas nas outras rubricas para o pagamento de parte das despesas, ficando o resto 194:646\$770 para ser attendido pelo Poder Legislativo na sua proxima reunião.

Na verba do § 17, verba — Catechese e Civilização dos Indios — também deu-se o deficit de 8:711\$020, proveniente de despesas extraordinarias realizadas fóra do Imperio com missionarios capuchinos, que tão relevantes serviços teem prestado sobretudo na guerra em que se acha empenhado o Estado contra o Governo do Paraguay.

Sendo, pois, necessário, á vista do que acabo de expender, lançar mão do recurso aconselhado no art. 13 da Lei n. 1.177 de 9 de setembro de 1862: tenho a honra de apresentar á Augusta Assignatura de Vossa Magestade Imperial o Decreto junto, que autorisa o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, para applicar ás despesas dos mencionados §§ 1º, 5º, 11, 16 e 17 a quantia de 677:126\$244, tirada das sobras dos §§ 3º, 4º, 8º, 10, 13, 14, 15, 18 e 19 do art. 8º da Lei de Orçamento pertencente ao exercicio de 1867-1868, como tudo se vê das tres inclusas demonstrações.

Sou, Senhor, com o mais profundo respeito de Vossa Magestade Imperial, subdito reverente. — *Joaquim Antão Fernandes Leão.*

DECRETO N. 4286 — DE 10 DE DEZEMBRO DE 1868

Autorisa o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para applicar ás despesas de varias verbas deficientes do exercicio de 1867-1868 a quantia de 677:126\$244, tirada das sobras dos §§ 3º, 4º, 8º, 10, 13, 14, 15, 18 e 19, art. 8º da respectiva Lei de Orçamento.

Sendo insufficientes as quantias votadas nos §§ 1º, 5º, 11, 16 e 17, art. 8º da Lei de Orçamento n. 1507, de 26 de setembro de 1867, para as despesas, durante o exercicio de 1867-1868, com as verbas — Secretaria de Estado — Eventuaes — Estrada de Ferro de D. Pedro II — Terras Publicas e Colonisação — e Catechese e Civilização dos Indios; — Tendo Ouvido o Meu Conselho de Ministros; e de conformidade com o art. 13 da Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862: Hei por bem autorisar o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para applicar ás referidas despesas a quantia de seiscentos setenta e sete contos cento e vinte seis mil duzentos e quarenta e quatro réis, tirada das sobras das verbas a que se referem os §§ 3º, 4º, 8º, 10, 13, 14, 15, 18 e 19 do mencionado artigo 8º como tudo se vê das tres demonstrações juntas; dando-se disto conhecimento ao Poder Legislativo na sua proxima reunião.

Joaquim Antão Fernandes Leão, 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 dez de dezembro de mil oitocentos sessenta e oito, quadragesimo setimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

A. — Demonstração das sobras existentes nas verbas dos paragraphos 3º, 4º, 8º, 10, 13, 14, 15, 18 e 19 art. 8º da Lei de Orçamento pertencente ao exercicio de 1867-1868, e que tem de ser applicadas aos deficits que se deram em outras rubricas do mesmo exercicio; a que se refere o Decreto desta data.

LEI N. 1507 DE 26 DE SETEMBRO DE 1867

Art 8º.

§ 3º. Aquisição de plantas, sementes e outros objectos agricolas	7:000\$000	
§ 4º. Auxilio ao Dr. Martins	7:000\$000	
§ 8º. Corpo de Bombeiros	11:500\$000	
§ 10. Garantia de juros ás Estradas de Ferro	228:712\$384	
§ 13. Obras Publicas do Municipio	74:900\$000	
§ 14. Esgotos da cidade	77:987\$000	
§ 15. Telegraphos	19:500\$000	
§ 18. Subvenção ás companhias de navegação a vapor	240:000\$000	
§ 19. Correio Geral	10:526\$860	
Total	677:126\$244	

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de dezembro do 1868. --
Joaquim Antão Fernandes Leão.

B. — Demonstração da despesa com as verbas dos paragraphos 5º, 11, 12, 16 e 17 do art. 8º da Lei de Orçamento pertencente ao exercicio de 1867-1868, e dos deficits que nellas se verificaram, a que se refere o Decreto desta data.

VERBAS		DEFICITS
§ 1º		
Importancia da despesa com a verba		
Secretaria de Estado	166:428\$530	
Credito da Lei	150:000\$000	16:428\$530
§ 5º		
Dita, idem, com a de Eventuaes ...	22:447\$660	
Credito da Lei	10:000\$000	12:447\$660
§ 11		
Dita, idem, com a da Estrada de		
Ferro de D. Pedro II	2.097:752\$334	
Credito da Lei	2.000:000\$000	97:752\$334

<i>Verbas</i>	§ 12	<i>Deficit</i>
Dita, idem, com a de Obras Publicas Geraes e auxilio ás Provincias	696:786\$700	
Credito da Lei	600:000\$000	96:786\$700
	<hr/>	
	§ 16	
Dita, idem, com a de Terras Publicas e Colonisação	1.452:753\$470	
Credito da Lei	716:320\$000	736:433\$470
	<hr/>	
	§ 17	
Dita, idem, com a de Catechese e Civilisação de Indios	88:711\$020	
Credito da Lei	80:000\$000	8:711\$020
	<hr/>	
		968:559\$714
<i>A deduzir:</i>		
Importancia do deficit no § 12, que fica sujeito á liquidação final .	96:786\$700	
Dita, do que é relativo ao § 16, que fica dependente de resolução da Assembléa Geral	194:646\$770	291:433\$470
	<hr/>	
Total		677:126\$244

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de dezembro de 1868. —
Joaquim Antão Fernandes Leão.

C. — Demonstração das sommas que se tem de tirar dos paragraphos 3º, 4º, 8º, 10, 13, 14, 15, 18 e 19 do art. 8º da Lei de Orçamento pertencente ao exercicio de 1867-1868, para occorrer aos deficits dos §§ 1º, 5º, 11, 16 e 17 do mesmo artigo; a que se refere o Decreto desta data.

Para fazer face ao deficit do § 1º, verba — Secretaria de Estado, e de que trata a demonstração B, será tirada:

Do § 3º. Aquisição de plantas, sementes, e outros objectos agricolas, a quantia de	7:000\$000	
Do § 19, Correio Geral, a de	9:428\$530	16:428\$530
	<hr/>	

Para o deficit do § 5º, verba — Eventuaes, será tirada do § 15, Telegraphos, a de

12:447\$660

Para o deficit de § 11, verba — Estrada de Ferro de D. Pedro II, será tirada:

Do § 13, Obras Publicas do Municipio, a de	19:765\$334	
Do § 14, Esgotos da Cidade, a de ..	77:987\$000	97:752\$334

Para o deficit do § 16, verba — Terras Publicas e Colonisação, será tirada:

Do § 4º. Auxilio ao Dr. Martins, " a de	7:000\$000	
Do § 8º. Corpo de Bombeiros	11:500\$000	
Do § 10. Garantia de juros ás Estradas de Ferro	228:712\$384	
Do § 13. Obras Publicas do Municipio	46:423\$646	
Do § 15. Telegraphos	7:052\$340	
Do § 18. Subvenção ás Companhias de Navegação	240:000\$000	
Do § 19. Correio Geral	1:098\$330	541:786\$700

Para o deficit do § 17, verba Catechese e Civilisação de Indios, será tirada do § 13, Obras Publicas do Municipio, a de

.....	8:711\$020
-------	------------

Total

.....	677:126\$244
-------	--------------

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de dezembro de 1868. —
Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO N. 14 — DE 10 DE DEZEMBRO DE 1868

Approva a prorogação por seis mezes do prazo fixado para o inicio dos trabalhos da ponte de S. Felix e do ramal da Chapada, da Estrada de Ferro de Paraguassú.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 14 — Rio de Janeiro, 10 de dezembro de 1868.

Em solução ao officio de V. Ex. de 20 do proximo passado, communico-lhe para sua intelligencia e governo, que approvo o Acto dessa Presidencia de 14 do mesmo mez, pelo qual foi prorogado por mais seis mezes, em favor da Companhia da Estrada de Ferro de Paraguassú, o prazo marcado na condição 5ª do Contracto de 16 de janeiro de 1866 para o começo dos trabalhos da ponte de S. Felix e do ramal da Chapada.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 54 — DE 17 DE DEZEMBRO DE 1868

Manda fazer a conta das despezas de conservação da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy desde o recebimento provisório até a acceitação definitiva em 1 de agosto do corrente anno.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 54 — Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1868.

Convém que V. Ex. exija do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia a conta por semestre da despeza da conservação que a Companhia da mesma Estrada fez em virtude da disposição da clausula 19ª do accôrdo de 4 de dezembro de 1866 desde o dia em que se inaugurou o trafego provisório até o em que foi aceita definitivamente a Estrada, (1º de agosto do corrente anno) e para este fim se dirigirá ao Superintendente, solicitando os precisos esclarecimentos, se tanto fôr necessario.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 13 — DE 21 DE DEZEMBRO DE 1868

Determina ao Inspector especial junto ás Estradas de Ferro com séde em Londres que apure o capital despendido na Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, assim como promova accôrdo com as Companhias no sentido de ser effectuado o pagamento dos juros depois de conhecido o resultado da receita e despeza.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 13 — Rio de Janeiro, 21 de dezembro de 1868.

O Governo Imperial considerando da summa importancia as questões relativas á liquidação das contas do capital effectivamente gasto nas Estradas de Ferro subvencionadas e tendo-lhe recommendado este assumpto nas Instrucções que acompanharam o Aviso que lhe foi expedido em 20 de abril deste anno e tornando-se necessario saber-se qual o capital que foi effectivamente despendido na construcção da Estrada de Ferro da Bahia, visto que até o presente se tem pago os dividendos ignorando-se qual a importancia do capital garantido, que foi gasto, convém que V. S. sem perda de tempo trate de tão importante objecto e traga ao conhecimento do Governo Imperial o resultado de suas diligencias. Outrosim, é necessario que V. S. procure chegar a um accôrdo com as Directorias das Companhias sobre o processo adoptado actualmente de pagar-se no fim de cada semestre o juro garantido antes de conhecer-se a receita e despeza de todo o semestre, tratará, portanto, igualmente deste ponto, tendo em vista as suas instrucções, procurando chegar a um accôrdo com as Directorias afim de que o pagamento da garantia de juros se effectue ou se faça sobre o que fôr realmente devido.

O Governo Imperial recommendando estes dous pontos importantes a V. S. espera quanto antes solução ou ao menos que a respeito delles passou a providenciar, como se faz mister.

Deus Guarde a V. Mce.

Joaquim Antônio Fernandes Leão.

Sr. Bento José Ribeiro Sobragy.

AVISO CIRCULAR — DE 31 DE DEZEMBRO DE 1868

A circular de 16 de outubro deste anno que mandou exigir aos Engenheiros ao serviço do Ministerio da Agricultura a restituição das gratificações de transporte indevidamente abonadas vigora sómente da data da circular de 7 de maio do corrente anno em diante.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — Circular — Rio de Janeiro, 31 de dezembro de 1868.

Illm. e Exm. Sr. — Estabelecido, pela circular de 7 de maio deste anno, que a gratificação de transporte, concedida aos engenheiros ao serviço deste Ministerio, não é devida aos que se acham em commissões sedentarias, era forçoso declarar que fossem restituídas as sommas assim indevidamente pagas. Foi o que teve em vista a circular de 16 de outubro ultimo, cujos effeitos, entretanto, não podiam comprehender época anterior á data da primeira circular, não obstante a semelhante respeito nada ter declarado.

Todavia, referindo-se os actos do Ministerio a meu cargo, que tem autorizado taes gratificações, á tabella do Regulamento approved pelo Decreto n. 2922 de 10 de maio de 1862, que ainda não foi posto em execução, entenderam as Thesourarias de Fazenda que a circular de 16 de outubro fôra expedida no intuito de explicar a doutrina do mesmo Regulamento, e neste presuppsto, com todo o fundamento, exigiram de alguns engenheiros a restituição das sommas que lhe foram abonadas em diferentes annos, em contrario da doutrina ora vigente.

Tendo, porém, este Ministerio sómente em vista regular o futuro, e de nenhuma sorte exigir quantias pagas e recebidas em boa fé, e cuja restituição nas circumstancias actuaes é muito onerosa aos funcionarios publicos de que se trata, alguns dos quaes talvez já não existam: cumpre que V. Ex. assim o communique á Thesouraria de Fazenda dessa Provincia, prevenindo-o de que nesta data solicito do Ministerio da Fazenda as convenientes ordens para a execução desta circular.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antônio Fernandes Leão

Sr. Presidente da Provincia de....

1869

DECRETO N. 4320 — DE 13 DE JANEIRO DE 1869

Approva as clausulas para o contracto da transferencia do trafego da Estrada União e Industria para a Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Considerando as vantagens que devem resultar para a Estrada de Ferro de D. Pedro II, de se transferir para a mesma o serviço do transporte de generos e productos actualmente a cargo da Companhia União e Industria, evitando-se assim os effeitos de uma concorrência forçosamente nociva a ambas:

Tendo ouvido as secções reunidas dos Negocios do Imperio e Fazenda do Conselho de Estado e posteriormente o Conselho de Estado Pleno, Hei por bem approvar as clausulas para a celebração com a Directoria da mesma Companhia, do contracto para a dita transferencia, as quaes com este baixam, assignadas por Joaquim Antônio Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em treze de janeiro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antônio Fernandes Leão.

Clausulas a que se refere o Decreto n. 4320 de 13 de Janeiro de 1869.

1ª. A Companhia União e Industria obriga-se a passar para a Estrada de Ferro de D. Pedro II até o dia 16 do corrente todo o seu trafego de cargas, tanto o que receber nas estações além Parahyba até o Juiz de Fôra, como até á Posse, convergindo todo esse trafego para a estação de Entre Rios na dita Estrada de Ferro.

2ª. Todas as outras obrigações a que está sujeita a dita Companhia, pelo Decreto n. 3325 de 29 de outubro de 1864, continuarão a ser por ella observadas na forma prescripta pelo mesmo decreto.

3ª. Deduzir-se-ha a favor da Companhia pelas cargas que transportar e entregar em Entre Rios ou em qualquer das estações que se estabelecerem no prolongamento da Estrada de Ferro até o Porto Novo do Cunha, ou pelo valle do Parahybuna, quer venham do interior, quer sejam remetidas da Estação da Côte, 25 % da

tabella dos fretes que vigorarem na Estrada de Ferro e pertencerão os 75 % restantes á renda da dita Estrada.

4ª. A quota, porém, que pela clausula antecedente a Companhia tem de receber pelas cargas que entregar nas Estações da Estrada de Ferro, não excederá de 300:000\$ annuaes, e o que exceder reverterá em beneficio da renda da mencionada Estrada.

5ª. Esta concessão fica em vigor por 11 annos, tempo que resta da duração do contracto de 29 de outubro de 1864, a qual substituirá na parte que não fôr modificada pelo presente.

6ª. Fica livre ao Governo quando lhe convier prolongar a Estrada de Ferro no leito da Estrada da Companhia União e Industria, sem que a mesma Companhia tenha direito a qualquer indemnisação pela cessação do gozo da Estrada garantido pelo contracto de 1864.

7ª. A Companhia fica sujeita ao regulamento e tarifas que vigorarem na Estrada de Ferro de D. Pedro II, na parte em que não fôr de encontro ás clausulas acima expressas.

8ª. Tanto na estação de Entre Rios como na da Côte serão designados os armazens que forem necessarios para o deposito e movimento das cargas que a Companhia transportar e entregar na fórma da clausula 3ª.

Palacio do Rio de Janeiro, em 13 de janeiro de 1869. —
Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO N. 2 — DE 16 DE JANEIRO DE 1869

Proroga até 31 de agosto do corrente anno o prazo fixado no accôrdo de 21 de outubro de 1868 para a substituição dos postes telegraphicos da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 16 de janeiro de 1869.

Fico sciente de estarem terminadas e em estado de serem recebidas as obras que a Companhia da Estrada de Ferro dessa Provincia devia concluir a 31 de dezembro por virtude do accôrdo de 24 de outubro, á excepção dos postes da linha telegraphica pelas razões ponderadas no officio do Superintendente, que me enviou V. Ex. por copia com a informação do Engenheiro Fiscal, e sendo procedentes essas razões prorrogo o prazo para a substituição dos postes telegraphicos até 31 de agosto futuro, e que V. Ex. fará constar ao mesmo Superintendente.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo,

DECRETO N. 4326 — DE 28 DE JANEIRO DE 1869

Altera o Decreto n. 3627 de 16 de março de 1866 que fixou o pessoal tecnico da Estrada de Ferro de D. Pedro II e designou os vencimentos.

Attendendo a proposta do Director da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, Hei por bem alterar a tabella do pessoal tecnico da mesma Estrada e approvar a que com este baixa, fixando o seu pessoal e designando os vencimentos que competem aos mesmos.

Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar com os despachos necessarios. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte e oito de janeiro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Tabella do pessoal de engenharia a empregar em todos os serviços da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Engenheiro em Chefe	1	12:000\$000
1º Engenheiro	1	8:400\$000
Chefes de Secção	4 6:000\$000	24:000\$000
Ajudantes de 1ª classe	6 4:800\$000	28:800\$000
Ditos de 2ª dita	5 3:600\$000	18:000\$000
Conductores de 1ª dita	6 3:000\$000	18:000\$000
Ditos de 2ª dita	9 2:400\$000	21:600\$000

OBSERVAÇÕES

O quadro do pessoal tecnico fixado pela tabella supra, é calculado para o caso de estarem em execução todos os serviços, inclusive o da 4ª Secção, e dos estudos do prolongamento devendo ser o respectivo pessoal empregado á proporção que os serviços exigirem.

Palacio do Rio de Janeiro, em 28 de janeiro de 1869. — *Joaquim Antão Fernandes Leão.*

AVISO N. 4 — DE 30 DE JANEIRO DE 1869

Comunica a revogação do Aviso de 13 de junho de 1867 que approvou a exclusão das despesas de custeio as differenças de cambio pela remessa da renda liquida da Estrada de Ferro do Recife.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 30 de janeiro de 1869.

Tendo nesta data expedido ao Presidente da Provincia de Pernambuco o Aviso incluso por copia, em virtude do qual autoriso a inclusão, nas contas da receita e despesa da Estrada de Ferro do

Recife, das despesas que a Companhia respectiva fizer com a differença de cambios pela remessa de seus fundos para essa cidade, assim o communico a V. Ex. para seu conhecimento, autorisando-o a remetter copia do dito Aviso á Directoria da mesma Estrada.

Esta deliberação, como V. S. verá, só tem vigor d'ora em diante, porquanto as despesas provenientes das remessas anteriores devem ser lançadas com os lucros obtidos pela Companhia na remessa de sua renda liquida para Londres, as quaes muitas vezes foram feitas com cambios favoraveis á mesma Companhia.

Se, o que não espero, a Companhia não se conformar com esta decisão, autoriso a V. S. a aceitar, na forma dos contractos em vigor, o juizo arbitral para a decisão final deste negocio.

No caso contrario, cumpre que o Inspector das Estradas subvencionadas, o Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, ao qual V. S. fornecerá copias destes Avisos, proceda ao exame e liquidação das contas atrasadas, afim de se comparar os lucros obtidos pela Companhia com os prejuizos por ella soffridos na remessa de sua renda liquida para Londres, verificando-se qual das presentes é devedora á outra, por motivo dessa transacção.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 4 — DE 30 DE JANEIRO DE 1869

Manda pagar á Companhia da Estrada de Ferro do Recife a S. Francisco as differenças de cambio pela remessa de sua renda liquida para a Europa.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 30 de janeiro de 1869.

Illm. e Exm. Sr. — Representou a Companhia da Estrada da Ferro do Recife, em data de 20 de fevereiro do anno passado, contra a exclusão feita pelos commissarios do Governo, das despesas com a remessa da renda liquida da mesma Estrada para a sede da Companhia em Londres, exclusão que foi approvada pelo Aviso deste Ministerio de 13 de junho de 1867.

Deprehendendo-se, porém, do contracto celebrado com esta empresa que o juro garantido pelo Estado deve ser pago na mesma moeda do capital nella empregado, o que se não dará desde que a despesa com a remessa da dita renda recahir sobre a Companhia, sendo certo que a prevalecer semelhante doutrina a empresa tirava mais vantagem em realisar uma renda bruta sufficiente apenas para as despesas do custeio, do que em obter renda liquida que não fôr superior a 7 % do capital empregado, o que seria contrario aos interesses do commercio, da lavoura e do Thesouro Nacional, tenho deliberado, deferindo a pretensão da Companhia, ordenar que qualquer prejuizo ou lucro resultante da differença de cambios ou relação de cambio par pela remessa de fundos da Provincia

para Londres, ou vice-versa, feito por conta da Companhia, seja incluído nas contas de receita e despeza da mesma Estrada.

E porque possa acontecer que a Companhia em algumas épocas aufera vantagens da differença de cambios tanto na remessa de seus fundos para a Provincia, como na da sua renda líquida para Londres, esta medida terá lugar sómente d'ora em diante, ficando tudo quanto se refere ao atrazado subordinado ao mesmo principio mas dependente do exame e liquidação das contas, que nesta data mando proceder em Londres pelo Inspector das Estradas de Ferro subvencionadas, e que alli se acha.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

DECRETO N. 4334 — DE 13 DE FEVEREIRO DE 1869

Altera os decretos ns. 3.048, 3.221, 3.286 e 3.925, de 3 de fevereiro de 1863, de 23 de janeiro e 14 de junho de 1864 e 7 de agosto de 1867, e approva as tarifas que devem regular no transporte de varios generos de exportação e importação na estrada de ferro de D. Pedro II.

Attendendo á proposta do Director da Estrada de Ferro de Dom Pedro II, hei por bem determinar que sejam modificadas as tarifas de varios generos de exportação e importação, que presentemente regulam na Estrada de Ferro de D. Pedro II, e executadas provisoriamente as que em substituição constam da tabella que com este baixa, assignado por Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 13 de fevereiro de 1869, 48° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Tabella a que se refere o decreto desta data

Generos de exportação:

1º. Algodão em rama, tecidos e lãs	350 por arroba.
2º. Queijos	300 " "

Generos de importação:

1º. Uma pipa cheia	25\$000
2º. Meia dita idem	12\$500
3º. Um quarto de dita idem	6\$250
4º. Louça, mobília encaixotada ou engradada, peças de marmore, ou carpintaria preparada, kerosene, pagarão, sem augmento de porcentagem	594 por arroba.
5º. Cal	200 por alqueire.

6º. Asphalto de cimento	250 por arroba.
7º. Tijolos e telhas	15\$000 por milheiro.
8º. Parallelepipedos	30\$000 " "

ADVERTENCIA — A tabella supra é applicavel aos generos de exportação e importação nella mencionados que se destinarem da estação da Côte á de Entre Rios e vice-versa, e poderá ser applicada ás estações intermedias, guardada a devida proporção, e tendo-se em consideração as estações mais distantes da Côte.

Palacio do Rio de Janeiro, em 13 de fevereiro, de 1869.

Joaquim Antônio Fernandes Leão.

AVISO N. 2 — DE 18 DE FEVEREIRO DE 1869

Transmitte ao Presidente da Provincia do Rio de Janeiro o requerimento em que a Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro da Petropolis, expondo as difficuldades para manter o trafego, suggere alguns alvitres á escolha do Governo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 18 de fevereiro de 1869.

Transmitto a V. Ex. em original o requerimento incluso em que a Directoria da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis, expondo a impossibilidade em que está de continuar com o serviço de transporte a seu cargo, pede um auxilio ao Governo, offerecendo á sua escolha os seguintes alvitres:

1º, a venda da mesma Estrada e do seu material pelo preço de 1.200 apolices ao par;

2º, a prestação de uma somma indefinida, porém sufficiente, para fazer face á despeza do trafego e a um dividendo de 6 %;

3º, subvenção fixa de duzentos e quarenta contos annuaes, afim de que V. Ex informe com o que se lhe offerecer sobre elle, visto interessar muito á Provincia a cargo de V. Ex. o serviço de que se trata.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antônio Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia do Rio de Janeiro.

DECRETO N. 4335 — DE 24 DE FEVEREIRO DE 1869

Autorisa o augmento do capital da companhia União Valenciana

Attendendo ao que me requereu a companhia União Valenciana, devidamente representada, e de conformidade com a minha immediata resolução de 13 do corrente mez, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado

em consulta de 31 de dezembro do anno passado, hei por bem conceder-lhe autorisação para augmentar seu capital de seiscentos a oitocentos contos de réis, ficando sujeita a emissão das novas acções ás regras prescriptas nos respectivos estatutos para as acções já emitidas.

Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretário 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 fevereiro de 1869, 48^a da Independência e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO S/N — DE 7 DE MARÇO DE 1869

Permite sómente o trafego de passageiros e suas bagagens na Estrada de Ferro de Mauá no intuito de diminuir as respectivas despezas e toma outras providencias no sentido de melhorar a critica situação financeira da empresa.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3^a Secção — S/N — Rio de Janeiro, 7 de março de 1869.

Com a copia do parecer da commissão approvada pela Assembléa Geral da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis, foi-me presente o officio de V. Mee. de 29 do proximo passado em que me communica ter a Companhia, substituido o pensamento em que estava de continuar no transporte de cargas e passageiros, resolvido, mediante as concessões que solicita do Governo Imperial, tentar praticamente um ensaio por 6 mezes do transporte somente de passageiros e suas bagagens, com o fim de diminuir as despezas do trafego, e evitar o deficit do serviço de cargas; em resposta declaro a V. Mee. — 1^o. Que o Governo Imperial, por sua parte, permite que o serviço se limite só ao transporte de passageiros e suas bagagens, não duvidando mesmo á vista da situação da empresa, consentir em um augmento razoavel da tarifa; 2^o. Que esta concessão não vae até ao ponto de exonerar-a das obrigações que por ventura tenha contrahido com a administração da Provincia do Rio de Janeiro, á cuja presidencia deve recorrer para os fins convenientes; 3^o. Que o Governo Imperial não põe duvida em nomear um Fiscal que tenha por fim somente verificar qual a importancia da receita e despeza, depois de reduzido o serviço ao absolutamente necessario para o transporte dos passageiros e suas bagagens, e indicar quaes as reduções na despeza que por ventura convenha fazer.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Directoria da Imperial Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petropolis.

AVISO N. 3 — DE 10 DE MARÇO DE 1869

Declara que a disposição do art. 153, do Decreto n. 1930, de 26 de abril de 1857 só é applicavel ás Companhias de Estradas de Ferro que recebem garantia de juros do Estado.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 10 de março de 1869.

Com o officio de V. Ex. de 19 de janeiro ultimo, foi-me presente o do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Paraguassú, representando contra o Superintendente da Companhia, por não lhe ter querido prestar todos os esclarecimentos exigidos ácerca das condições economicas da empresa, e relutado em satisfazer outras requisições; em resposta declaro a V. Ex., para fazer constar ao mesmo Engenheiro, que o Governo Imperial, reconhecendo o zelo com que procura elle desempenhar as obrigações a seu cargo, pondera-lhe, entretanto, que não é admissivel a transferencia do escriptorio da Superintendencia para a cidade da Cachoeira, bem como que a disposição do art. 153 do Regulamento que baixou com o Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857, só é applicavel ás Companhias de via-ferrea, que recebam do Estado garantia de juros.

Lembro por ultimo a V. Ex. as informações que em officio de 9 de outubro do anno passado prometteu prestar a este Ministerio sobre as condições actuaes da empresa do Paraguassú, e as que foram exigidas em Aviso de 21 do mesmo mez, sob n. 6.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO CIRCULAR N. 3 — DE 10 DE MARÇO DE 1869

Prohibe a concessão de passagens a empregados deste Ministerio que tenham sido exonerados, ou licenciados.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — 4ª Secção — Rio de Janeiro, 10 de março de 1869.

Para evitar abusos, que se tem dado com a concessão de passagens a empregados deste Ministerio que tem sido exonerados ou obtido licença, na presente data resolvi declarar a V. Ex., para sua intelligencia e execução, que fica terminantemente prohibida a concessão de semelhante favor em qualquer das mencionadas hypotheses, não só aos empregados, como ás pessoas de sua familia, e que não serão satisfeitas as contas das despesas respectivas, no caso de inobservancia desta minha deliberação.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de....

AVISO N. 11 — DE 10 DE MARÇO DE 1869

Resolve o officio do Presidente da Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis em que communica que vae suspender o trafego da referida Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 11 — Rio de Janeiro, 10 de março de 1869.

Tenho presente o officio de V. Mee. de 6 do corrente em que, communicando-me ter sido approvada a moção de um dos accionistas da Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis para que seja suspenso o trafego até o fim deste mez, caso não tenha obtido a Companhia meios de poder continuar no serviço, pede uma prompta solução do requerimento, que foi ultimamente presente a este Ministerio: — em resposta declaro a V. Mee. que o Governo Imperial, tomando em consideração esse importante assumpto, procede aos estudos necessarios, afim de poder opportunamente resolver; entretanto, para que com maior segurança se possa avaliar a importancia do auxilio pedido, convem que o Governo seja informado das novas providencias que a Companhia tem resolvido a adoptar no sentido de diminuir a despezas, e qual tem sido o rendimento da empreza, depois da celebração do contracto com a União e Industria.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão

Sr. Presidente da Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis.

AVISO N. 6 — DE 16 DE MARÇO DE 1869

Pede informações ao Presidente da Provincia do Rio de Janeiro sobre o pedido de auxilio que fez a Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 6 — Rio de Janeiro, 16 de março de 1869.

Tendo o Governo Imperial de resolver a proposta que lhe apresentou a Directoria da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis, relativamente á Estrada deste nome e devendo colher esclarecimentos que o habilitem para o dito fim, convém que V. Ex. mande examinar pelo Fiscal da mesma Estrada qual o estado em que esta se acha e até que ponto se poderão levar as reduções a fazer nas despezas de seu custeio. á vista da diminuição do respectivo trafego em consequencia do ultimo contracto celebrado com a Companhia União e Industria, e outrosim qual a alteração que se poderá fazer na tarifa actual no sentido de melhorar a renda da referida Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia do Rio de Janeiro.

AVISO N. 6 — DE 18 DE MARÇO DE 1869

Approva a modificação feita na condição 19 do accôrdo de 4 de dezembro de 1866 no sentido de contribuir o Governo com alguma quantia para as despesas feitas com a conservação da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy enquanto estiver em trafego provisório.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 6 — Rio de Janeiro, 18 de março de 1869.

Em additamento ao meu Aviso de 8 de setembro do anno passado, e, em resposta ao officio de V. S. de 8 de agosto do mesmo anno, que acompanhou o da mesma data do Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, Inspector especial, em Londres, das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Thesouro, no qual submette á approvação do Governo Imperial as condições que havia accôrdoado com a Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo para a alteração da clausula 19 do Accôrdo de 4 de dezembro de 1866, tenho de declarar-lhe que o Governo Imperial, attendendo ás razões ponderadas pelo mesmo Inspector para se modificar a dita clausula no sentido do Governo contribuir com alguma quantia para as despesas feitas com a conservação da Estrada durante o periodo em que es tiver provisoriamente aberta ao trafego, deliberou approvar a referida modificação da clausula 19 do Accôrdo de 4 de dezembro de 1866 na forma proposta pelo mesmo Inspector no mencionado officio.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 19 — DE 31 DE MARÇO DE 1869

Responde o officio do Presidente da Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis em que transmitté copia do annuncio que mandou publicar sobre a suspensão do trafego daquelle Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 19 — Rio de Janeiro, 31 de março de 1869.

Em solução ao officio de V. Mee., transmittindo-me copia de annuncio que mandou publicar sobre a suspensão do trafego na Estrada de Ferro de Petropolis, em virtude da resolução tomada em assembléa geral dos accionistas, declaro a V. Mee. para seu governo que as propostas apresentadas por essa Directoria ao Governo Imperial relativamente a essa empreza, foram submittidas ao exame das Secções reunidas do Imperio e Fazenda do Conselho de Estado, cujo parecer se aguarda; e porque além disto essas propostas contém materia cuja decisão compete ao Corpo Legislativo, não póde o Governo Imperial desde já tomar qualquer deliberação a respeito; entretanto, poderá a Companhia resolver, quanto á continuação do serviço, como julgar mais conveniente a seus interesses, e de conformidade com seus contractos, que de nenhum

modo podem-se reputar rescindidos pela demora da solução desta questão por parte do Governo.

Deus Guarde a V. Mee.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Directoria da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 1º DE ABRIL DE 1869

Approva a planta das novas officinas da Estrada de Ferro de D. Pedro II em S. Diogo

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção. — S/N (Gabinete) — Ri. de Janeiro, 1º de abril de 1869.

Accusando o recebimento do officio de V. S. datado de hontem pelo qual me apresenta a planta das novas officinas que se tem de construir em S. Diogo com a área do terreno necessario para a mesma construcção e o preço approximado desta, communico-lhe para seu conhecimento e governo, que fica approvada a dita planta, e V. S. autorisado a mandar executar as obras, começando desde já pelas mais urgentes, e bem assim a fazer a acquisição do terreno necessario para o augmento das referidas officinas, ou por meio de compra ou de desapropriação, comtanto que com taes obras e acquisição de terrenos se não despenda quantia superior á orçada nessa Directoria.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 11 — DE 10 DE ABRIL DE 1869

Communica ao Presidente da Provincia de S. Paulo que foi modificada a clausula 19 do accôrdo de 4 de dezembro de 1866 relativa ao custeio da Estrada de Ferro de Santos durante o periodo de trafego provisório.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção. — N. 11 — Rio de Janeiro, 10 de abril de 1869.

Tendo attendido as razões ponderadas pelo Inspector especial das Estradas de Ferro, Dr. Bento José Ribeiro Sohragy, para modificação da clausula 19 do Accôrdo de 4 de dezembro de 1866, no sentido do Governo contribuir com alguma quantia para as despesas feitas com a conservação da Estrada de Ferro dessa Provincia durante o periodo em que esteve provisoriamente aberta ao trafego, deliberei por Aviso de 18 do mez passado, expedido á nossa Legação em Londres, approvar a referida modificação na forma da proposta do mesmo Inspector.

O que communico a V. Ex. para seu conhecimento e governo, transmittindo-lhe copias tanto do Aviso referido como da proposta

do mencionado Inspector especial, afim de que dê conhecimento ao Superintendente da Companhia.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 21 — DE 12 DE ABRIL DE 1869

Approva as condições geraes, especificações e tabella de preços organisadas pelo Engenheiro em Chefe da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 21 — Rio de Janeiro, 12 de abril de 1869.

Ficando approvadas as condições geraes, tabellas de preços, e especificações confeccionadas pelo Engenheiro em Chefe dessa Estrada de Ferro, assim o communico a V. S. em resposta ao seu officio n. 1149 datado de 8 do corrente.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Tabella dos preços a pagar para a execução das obras d'arte e preparação do leito da Estrada entre o Chiador, Porto Novo do Cunha e linhas seguintes.

Numero de ordem	DESIGNAÇÃO DOS TRABALHOS	PREÇOS DO METRO	
		Cubico	Superficial
<i>Trabalhos preparatorios</i>			
1	Roçada em capoeirão de machado		20
2	Roçada em mata virgem		45
3	Destocamento		280
<i>Excavações a céu aberto com transporte médio a 180m.</i>			
4	Terra	950	
5	Pedra solta	2\$280	
6	Pedreira	4\$200	
7	Transporte por cada 30 metros	30	
<i>Obras d'arte</i>			
Cantarias (medidas em obras)			
8	1ª Classe (angulos e arcos de testa) ..	69\$500	
9	2ª Classe (frente e aduelas internas) ..	48\$600	

Numero de ordem	DESIGNAÇÃO DOS TRABALHOS	PREÇOS DO METRO	
		Cubico	Superficial
<i>Alvenaria de pedra</i>			
10	1ª classe: Alvenaria de aparelho com argamassa de cal	35\$800	
11	2ª classe: Alvenaria ordinaria (com argamassa de cal)	20\$000	
12	3ª classe: Alvenaria ordinaria (sem argamassa)	9\$000	
13	Alvenaria de lajões para ladrilhos e calças de aqueducto	14\$000	
14	Alvenaria de tijolo (com argamassa de cal)	34\$500	
<i>Tunneis</i>			
15	Excavação (será determinado o preço para cada caso especial).		
16	Enchimento de vãos com pedra secca	7\$800	
17	Enchimento de vãos com argamassa de cimento e pedra miuda	25\$000	
18	Revestimento com alvenaria de pedra de 1ª classe e cimento	45\$000	
19	Revestimento com alvenaria de tijolo e cimento	48\$000	
<i>Trabalhos diversos</i>			
20	Canteamento de faces apparentes (á escôpro)		10\$000
21	Canteamento de faces apparentes (á picão)		6\$000
22	Rejuntamento com cal em alvenaria de pedra ou tijolo		1\$000
23	Rejuntamento com cimento em alvenaria de pedra ou tijolo		1\$200
24	Emboço e rebôco com cal		1\$100
25	Emboço ou rebôco com cimento		1\$600
26	Revestimento dos taludes com leiva		360
27	Concreto de cimento (empregatto)	36\$700	
28	Empilhamento de pedras em montes regulares	250	
29	Quebramento de pedras para lastro	2\$900	

Rio de Janeiro, 31 de março de 1869. — A. M. de Oliveira
Bulhões, Engenheiro Chefe.

Condições geraes impostas aos empreiteiros dos trabalhos da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

1ª

O empreiteiro de qualquer porção da Estrada, pontes, pontilhões, bocios, etc. ou de quaesquer edificações inherentes, taes como: armazens, casas de guarda, estações, etc., é obrigado a declarar o numero de operarios com que se compromete a executar os trabalhos, o material de que possa dispôr, etc., deverá, além disso, apresentar os certificados de sua pratica ou capacidade, afim de determinar-se a importancia e extensão do serviço a confiar-lhe.

2ª

O empreiteiro deverá residir no lugar dos trabalhos. Não poderá ausentar-se sem permissão do Engenheiro, e sem deixar em seu lugar um representante com procuração especial dando planos poderes para resolver, como se presente fôra, qualquer questão que no correr dos trabalhos possa apparecer.

3ª

Sob pretexto algum é permitido ao empreiteiro subcontractar todo ou parte do trabalho que lhe fôr confiado.

A infracção desta clausula é sufficiente para considerar-se rescindido o contracto, perdendo o empreiteiro o direito ás quantias retidas a titulo de garantia (art. 12).

4ª

A Directoria das obras fornecerá ao empreiteiro copias authenticas de desenhos, plantas, perfis, etc., dos trabalhos que tiver de executar, bem como as estacas definitivas do eixo da linha, obras de arte, estações, etc.

Até final conclusão dos trabalhos o empreiteiro é obrigado a conservar as estacas ou marcas indicativas collocadas pelos Engenheiros, ficando responsavel pelas consequencias que resultarem do seu desarranjo.

Se houver necessidade de proceder a novo trabalho de estacamento, as despesas correrão por conta do empreiteiro, deduzindo-se a sua importancia no acto do pagamento mais proximo.

5ª

O empreiteiro seguirá fielmente as indicações dos desenhos, plantas, perfis, etc. que lhe forem fornecidos e que a administração entender necessarios para a execução dos trabalhos, não podendo de motu proprio fazer-lhe a mais insignificante alteração.

A infracção desta clausula obriga o empreiteiro a demolir o trabalho executado e refazer-o conforme os projectos.

Em caso de recusa a Directoria das obras mandará proceder á demolição e reconstrucção dos trabalhos como e por quem lhe aprouver e levando-se a debito do empreiteiro as despesas que forem necessarias para esse fim.

6.

Se no correr da execução dos trabalhos apparecer a necessidade ou conveniencia de alterar os projectos, o empreiteiro sujeitar-se-ha a essas alterações e tratará de executar-as logo que receber ordem *escripta* do Engenheiro.

Se as alterações trouxerem augmento de trabalhos o empreiteiro será creditado da differença.

E, vice-versa, se das alterações resultar diminuição de trabalho far-se-ha o desconto correspondente.

As reduções de trabalho ordenadas como fica dito anteriormente, não darão direito ao empreiteiro de reclamar indemnisação alguma.

Se a Directoria das Obras entender conveniente executar por administração dentro da Secção de trabalhos confiada ao empreiteiro obras quaesquer previstas ou não previstas nos orçamentos e série de preços, o empreiteiro deverá fornecer o pessoal, ferramentas e apparatus necessarios que por *escripto* forem requisitados pelos Engenheiros.

O pagamento aos operarios assim empregados será feito pelos agentes da Directoria das Obras.

Terminado o trabalho o empreiteiro receberá a titulo de indemnisação pelo fornecimento de ferramentas e apparatus 5% das despesas que se fizerem com os salarios dos operarios e mestres, etc., que tiverem sido requisitados.

A obrigação imposta ao empreiteiro nos paragraphos anteriores em caso algum será invocada como causa ou motivo de não concluir dentro do tempo prescripto no contracto os trabalhos que lhe forem confiados.

7.

Salvos os casos de ordem *escripta* modificando os projectos, todos os materiaes terão as dimensões prescriptas nas plantas.

Se o empreiteiro der-lhes dimensões superiores e as obras estiverem no caso de ser acceptas, não terá direito a augmento de preço.

Se empregar peças de dimensões inferiores ás ordenadas nas plantas ficará sujeito a demolir o trabalho, ou soffrerá uma redução proporcional no preço, caso os Engenheiros entendam que a obra póde ser accepta.

8.

O numero de operarios a empregar pelo empreiteiro será proporcional á quantidade de trabalho e ao tempo dentro do qual fôr convenionada a sua conclusão.

Como complemento desta clausula o empreiteiro é obrigado a entregar mensalmente ao Engenheiro uma relação dos nomes e profissões dos seus operarios.

9.

Se por falta de operarios, material, etc., os trabalhos não proseguirem activamente, de modo a ficarem concluidos dentro do prazo estipulado, a Directoria das Obras ordenará ao empreiteiro a

conveniente augmento do pessoal e material, marcando um prazo improrrogavel dentro do qual devera satisfazer o mencionado augmento.

Se expirado esse prazo a ordem estiver por cumprir em todo ou em parte, a Directoria das Obras providenciará sobre a conclusão dos trabalhos ou contractando com outrem, ou procedendo por administração; em ambos os casos a expensas e risco do empreiteiro.

Terminado o trabalho e deduzidas as despezas feitas por conta do empreiteiro, ser-lhe-ha entregue o saldo que houver; sem que tenha direito a estabelecer reclamação alguma.

Se o empreiteiro abandonar os trabalhos antes de sua conclusão perderá o direito ás sommas retidas para garantia (na forma do artigo 12).

Não se concederá indemnisação alguma ao empreiteiro por prejuizos quaesquer provenientes de negligencia, imprevidencia, falta de recursos, ou erros seus na direcção dos trabalhos.

Exceptuam-se unicamente os casos de força maior, comprovados dentro dos dez dias subsequentes ao acontecimento.

A apreciação do *quantum* da indemnisação neste caso é da competencia especial do Director da Estrada de Ferro mediante informação do Engenheiro em Chefe.

As reclamações de prejuizos por força maior são inaceitaveis depois de dez dias da occurrencia.

10*

O empreiteiro é responsavel pelos prejuizos causados aos particulares por negligencia ou abuso dos seus agentes e operarios.

11*

Os Engenheiros da Estrada tem o direito de exigir a destituição ou despedida de qualquer agente do empreiteiro por insubordinação, incapacidade ou falta de probidade.

12*

Os pagamentos serão feitos em prestações mensaes á vista do resultado das medições provisorias feitas pelos Engenheiros da Estrada, relendo-se a titulo de garantia da fiel execução destas condições e solidez das obras a quantia de 10 a 15 %.

O resultado das medições provisorias e prestações por conta não constituirá em caso algum direito a reclamações futuras do empreiteiro relativas ás contas finaes.

13*

Logo que fôr terminado qualquer trabalho o Engenheiro procederá á sua inspecção determinando a data da accepção provisoria.

A recepção definitiva terá lugar expirado o prazo da garantia, que fica estipulado ser de seis mezes para os trabalhos de cortes e aterros e um anno para as obras de arte.

14*

O empreiteiro é obrigado a conservar a expensas suas até a recepção definitiva todas as obras que executar.

15*

Logo depois da recepção definitiva o empreiteiro será embolsado do saldo que se lhe dever á vista de uma conta final contendo desenvolvidamente todos os trabalhos executados e prestações recebidas.

16*

As duvidas ou contestações que houverem entre os Engenheiros da Estrada e os empreiteiros sobre a interpretação das clausulas geraes, especificações, applicações de preços, classificações de obras etc., serão decididas, em ultimo recurso, pelo Engenheiro em Chefe.

17*

Os empreiteiros são obrigados a observar as ordens do serviço derivadas das presentes condições e especificações que o Engenheiro em Chefe entender necessarias para a policia e boa execução dos trabalhos.

Rio de Janeiro, 11 de março de 1869. — A. M. de Oliveira
Bulhões, Engenheiro Chefe.

ESPECIFICAÇÕES

CAPITULO I

TRABALHOS PREPARATORIOS

Antes de encetar os trabalhos de movimento de terras, a faixa de terreno que tem de ser occupada pelas cavas e aterros e mais a largura supplementar de quatro metros além do pé dos taludes dos aterros e parte superior do talude das cavas será roçada e desembaraçada de toda a vegetação e seus destroços.

Sempre que os aterros tiverem altura inferior a um metro (1m,000), os tocos e raizes serão arrancados e queimados ou arreados para fóra dos limites marcados no paragrapho anterior.

Nos aterros cuja altura exceder a um metro (1m,000) as arvoredos serão cortadas rente ao chão.

Pela roçada e limpeza do terreno em capoeira ordinaria não se contará preço supplementar ao do movimento de terras.

Os preços ns. 1 e 2 da tabella annexa só são applicaveis quando a Estrada atravessar matas de grandes arvores.

O preço n. 3 refere-se unicamente á extracção de troncos cujo diametro exceder a 50 centimetros (0m,500).

O destocamento será contado medindo a superficie do terreno a revolver para effectual-o, a juizo dos Engenheiros.

CAPITULO II

EXCAVAÇÃO A CÉO ABERTO COM TRANSPORTE MÉDIO A 180m.

Todo o material a extrahir para a execução da Estrada e suas dependências será contado em metros cubicos e classificado sob os titulos seguintes:

Terra.
Pedra solta.
Pedreira.

Na primeira denominação ficam comprehendidos o barro, a areia, o lódo, o cascalho, as decomposições graníticas e toda a especie de materias terrosas, contendo em mistura pedras soltas de volume inferior a cinco centesimos do metro cubico (0mc,050).

Entende-se por pedras soltas toda a especie de rochas de cada jazendo em massas distinctas e contiguas, de volume inferior a dous metros cubicos e meio (2mc,500), e igualmente toda a especie de rochas estratificadas que podem ser extrahidas com a alavanca e picareta ainda que se applique a mina e fogo accidentalmente.

Entende-se por pedreiras as rochas compactas em volumes excedentes a dous metros cubicos e meio (2mc,500), e que não podem ser removidas sem o auxilio da mina e fogo.

Os preços da tabella annexa concernentes á extracção do material a céu aberto são applicaveis a toda a especie de excavações acima ou abaixo do leito da Estrada, incluindo as aberturas e preparação das fundações de obras d'arte até 60 centímetros abaixo da agua, e um metro e meio em terreno enxuto.

Se as excavações para fundações descerem abaixo dos limites marcados no paragrapho anterior, o preço dos materiaes extrahidos além de 0m,60 abaixo da agua e 1m,500 em terreno enxuto, até a cóta de 1m,500 no primeiro caso, e 3m,000 no segundo, será augmentado de 50 %; correndo por conta do empreiteiro as despezas a fazer com esgobos e escoamento das terras.

As cavas de fundações a effectuar a mais de 1m,500 abaixo da agua e 3m,000 em terreno enxuto, serão pagas por preços especiaes, segundo a estimacção do Engenheiro em Chefe.

O producto das excavações será em geral empregado na formação dos aterros, que serão feitos por camadas horizontaes nos casos, que os Engenheiros determinarem.

O cascalho, a areia, pedra e em geral todo o material aproveitavel para a construcção de obras ou proprio para a formação do lastro, será depositado ao longo da Estrada nos lugares que os Engenheiros indicarem.

Todo o material extrahido das cavas e empregado em aterros ou depositado é propriedade da Estrada. O empreiteiro é responsavel por esses materiaes até a acceptação definitiva dos trabalhos que executar.

Sem preceder ordem escripta do Engenheiro, o empreiteiro não poderá empregar, na construcção de obras, os materiaes depositados. Se tiver necessidade desses materiaes, pagará á administração da Estrada o preço do custo da extracção e transporte até a lugar do deposito.

Se os materiaes forem empregados nas obras á medida que forem sendo extrahidos das cavas necessarias á formação do leito da Estrada, descontar-se-ha das ditas cavas o volume effectivo das

obras executadas, abonando-se tão somente ao empreiteiro os transportes que excederem a 180m.

Se a Directoria das Obras entender conveniente contractar com outrem a execução de quaesquer trabalhos, dentro ou fóra da secção confiada ao empreiteiro e tiver necessidade de empregar os materiaes depositados, o empreiteiro deverá consentir que esses materiaes sejam arrastados ou transportados pelo leito da Estrada, ainda não aceita definitivamente.

Se o transporte dos materiaes por cima do leito da Estrada, motivar prejuizos ao empreiteiro, serão estes indemnizados amigavelmente por quem de direito. Em caso de duvida ou questões o Engenheiro em Chefe arbitrará o *quantum* da indemnisação.

Em todos os preços da tabella annexa, estando contado um transporte médio de 180m, fica entendido que por cada trinta metros (30m) para mais ou menos da distancia média considerada far-se-ha um augmento ou diminuição de trinta réis (30 rs.) por metro cubico.

Alé o limite do transporte médio de 180m e sem supplemento de preço, o empreiteiro é obrigado a empregar os materiaes extrahidos das cavas no alargamento dos aterros, depositos, etc., conforme fôr determinado.

A distancia média dos transportes será contada entre os centros de gravidade dos solidos extrahidos e empregados segundo o caminho effectivamente percorrido.

O empreiteiro deverá executar com o maior cuidado e regularidade o taludamento dos cortes e aterros, observando rigorosamente os alinhamentos e inclinações ordenados pelos Engenheiros, e ponho em pratica todos os meios convenientes para impedir os desmoronamentos.

Os desmoronamentos que sobrevierem nos cortes até o momento da recepção definitiva, serão renovidos a expensas do empreiteiro, se provierem de incuria, falta de conservação, esgotos provisórios, etc.

Se fôr provado que o accidente foi independente de sua vontade e foram postos em execução todos os meios ordenados pelos engenheiros, a remoção do material desmoronado será paga de conformidade e analogia com as classificações determinadas na tabella annexa.

A regularisação dos taludes dos aterros será geralmente executada a expensas do empreiteiro, salvos os casos de força maior reconhecidos pelo Engenheiro em Chefe.

A plataforma dos aterros será executada com os materiaes da melhor qualidade, excluindo sempre o lodo, a terra vegetal e todos os materiaes que contiverem mica ou talco em grande quantidade.

Para satisfazer a esta clausula o empreiteiro executará o serviço das cavas separando o emprego do material conforme lhe fôr ordenado.

Se as obras d'arte tiverem de ficar cobertas com os aterros ou forem por elles tocadas, as terras serão cuidadosamente socadas á roda das sobreditas obras, em uma largura nunca inferior a oitenta centimetros (0m,80) e por camadas de vinte centimetros de espessura (0m,20).

Os taludes dos aterros serão cobertos de uma camada de (0m,15) quinze centimetros de terra vegetal nos lugares designados pelos Engenheiros.

A extracção da terra vegetal e o seu emprego serão incluídos

no preço das excavações, pagando-se em verba complementar unicamente o material que fôr preciso extrahir fóra dos limites das cavas da Estrada.

Se houver necessidade de effectuar plantações, o empreiteiro velará pela sua conservação até á recepção definitiva de todos os trabalhos.

Todo o movimento de terras para a execução do leito da Estrada e obras adjacentes, cortes de banquetas, aberturas de valas para derivações ou esgotos, preparação de fundações de toda a sorte, etc., será medido nas cavas á vista dos perfis e cotas tomados nos lugares de extracção dos materiaes.

Se em casos excepcionaes houver necessidade de proceder á medição dos materiaes depois de extrahidos, deduzir-se-ha do volume encontrado um decimo (1/10) para as terras e trinta a cincoenta por cento (30 a 50 %) para as pedras a juizo dos Engenheiros, conforme estiver disposto o empilhamento ou deposito.

O empreiteiro é obrigado a entreter em bom estado uma picada ao longo dos trabalhos que estiver executando de modo que offereça circulação segura a cavalleiros e animaes carregados.

Deverá, igualmente fornecer a expensas suas as estivas e pontes provisórias para transportar os materiaes aos lugares de emprego ou depositos.

Quando os trabalhos atravessarem roças ou plantações, pastos, etc., fará cercas provisórias sufficientes para impedir o ingresso dos animaes.

CAPITULO III

OBRAS DE ARTE

As obras de arte serão executadas:

- 1º. Com pedras de cantaria.
- 2º. Com alvenaria de argamassa de cal ou cimento.
- 3º. Com alvenaria de pedras seccas.
- 4º. Com alvenaria de tijolo.

Antes de encetar a execução de qualquer obra de arte, o empreiteiro receberá por escripto juntamente com os respectivos planos a indicação da natureza das alvenarias que deve empregar e das combinações a fazer, caso na confecção do trabalho tenha de entrar mais de um genero dos acima mencionados.

As obras de cantaria serão contadas e pagas em duas classes distinctas, a saber:

1ª classe: (Angulos e arcos de testa.)

2ª classe: (Frente e aduellas internas.) As pedras a empregar nas cantarias de ambas as classes, serão das mais duras sem fendas, de grão fino e homogêneo no seu todo.

As cantarias de 1ª classe serão formadas de pedras regulares lavradas a picão e a escôpro, incluindo os leitos e sobreleitos. Serão assentadas em cimento puro de primeira qualidade, não devendo apresentar juntas superiores a (0m,005) cinco millímetros.

Nas faces apparentes (se assim fôr ordenado) o empreiteiro deixará almofadas rusticas, lavrando tão somente á roda das juntas e arestas dos angulos, um filete nunca mais largo de (0m,020) vinte millímetros para cada pedra, ou talhando-as do lugar das linhas de junta para fóra, segundo um angulo de 30 para cada peça.

As cantarias de angulo, serão dispostas em fiadas cuja altura ficará comprehendida entre (0m,30) trinta centímetros e (0m,50) cincoenta centímetros, segundo for determinado nos projectos.

Estas pedras serão assentadas de modo a cruzar sempre a parte mais extensa com a parte menor da pedra immediatamente inferior.

Todas as pedras de angulo deverão apresentar um tardoç nunca inferior a (0m,20) vinte centímetros, fóra da parte canteada, segundo os planos.

As pedras de cantaria de angulos não deverão em caso algum apresentar volume inferior a (0mc,22) vinte e dous centesimos do metro cubico.

Nas cantarias de arcos de testa observar-se-hão as mesmas disposições precedentes.

O cubo das cantarias de 1ª classe será contado segundo as suas dimensões effectivas e de accôrdo com os projectos, não incluindo tão somente o tardoç.

As cantarias de 2ª classe serão geralmente lavradas a picão, incluindo os leitcos e sobreleitcos.

Nas cantarias de frente, a altura das fiadas, ficará comprehendida entre (0m,30) trinta centímetros e (0m,50) cincoenta centímetros (segundo os planos).

As pedras poderão ser de comprimentos desiguaes, ficando porém, entendido que não se admittem peças cuja face apparente seja inferior a (0mc,25) um quarto de metro quadrado.

As juntas verticaes serão desencontradas ao menos de (0m,25) vinte e cinco centímetros.

As cantarias de frente (não incluindo o tardoç) de (0m,20) vinte centímetros, ao menos, deverão apresentar nos leitcos uma extensão lavrada nunca inferior a (0m,45) quarenta e cinco centímetros medidos na perpendicular á face apparente.

As pedras que tiverem de formar as aduellas internas das abobadas, serão igualmente lavradas a picão em todas as faces em que se encontrarem, e bem assim na face de intradorso.

As aduellas internas poderão ter comprimentos desiguaes, mas não se admittem materiaes cuja face apparente seja inferior a (0mq,30) trinta centesimos do metro quadrado.

A superficie de contacto das aduellas será lavrada na extensão de (0m,30) trinta centímetros a (0m,60) sessenta centímetros, medidos na perpendicular ao arco (conforme determinarem os projectos).

Todas as juntas serão desencontradas ao menos de (0m,25) vinte e cinco centímetros.

O cubo das cantarias de 2ª classe será contado: nos myros e faces planas em geral, á razão de (0mc,40) quarenta centesimos do metro cubico por cada metro quadrado de superficie apparente. Nas aduellas internas das abobadas a medição será feita segundo as cotas minimas determinadas nos projectos.

As cantarias de 2ª classe serão geralmente assentadas em argamassa de cal.

Alvenaria de pedra

As alvenarias com argamassa de cal ou cimento dividem-se em duas classes distinctas:

- 1ª. Alvenaria de aparelho.
- 2ª. Alvenaria ordinaria.

A alvenaria de aparelho será formada de pedras faceadas a martello e picão nos leitos e sobreleitos, admittindo-se materiaes de varias dimensões contanto que em altura não tenham menos de (0m,22) vinte e dous centímetros, nem apresentem volume inferior a (0mc,10) dez centesimos do metro cubico.

As pedras devem ter os leitos horizontaes e as juntas verticaes na face apparente, cruzando-se as juntas ao menos de (0m,15) quinze centímetros.

Esta alvenaria será travada tanto no sentido perpendicular á face da parede como no correr desta por pedras que apresentem ao menos o comprimento de (0m,70) setenta centímetros, a largura de (0m,30) trinta centímetros e (0m,22) vinte e dous centímetros de altura.

A quinta parte ao menos do volume total desta alvenaria será formada com pedras maiores de (0mc,040) quarenta millesimos do metro cubico.

Se a grossura da parede não exceder a um metro, as pedras de travação transversal, deverão tomar toda a grossura da parede de um a outro lado.

A alvenaria desta classe será geralmente assentada em argamassa de cal.

A alvenaria ordinaria será executada com pedras duras e apropriadas de tamanhos irregulares, não se admittindo todavia (excepto para calços), materiaes de volume inferior a (0mc,003) tres millesimos do metro cubico ou cuja grossura não exceda a (0m,15) quinze centímetros.

As pedras redondas e seixos rolados em caso algum serão empregados.

Os leitos das pedras serão preparados a martello de modo a assental-as sempre sobre uma face plana.

As pedras de alvenaria desta classe serão assentadas em banho de argamassa e comprimidas com malho de madeira, até tomarem uma posição fixa refluindo a argamassa pelos lados.

Não serão empregados os calços de pedras miudadas vulgarmente chamados de criação.

Esta alvenaria será executada em camadas horizontaes.

Se a alvenaria desta classe tiver de ser executada de combinação com a precedente ou com as cantarias, as camadas serão arrazadas (respaldadas) na altura das fiadas do aparelho ou cantaria, escolhendo-se pedras especiaes para effectuar a melhor ligação.

A alvenaria ordinaria será geralmente assentada em argamassa de cal.

A alvenaria de 3ª classe especialmente destinada á construcção dos bociros, calçamentos de aboerces, muros de arrimo, revestimentos de taludes, etc., será executada com as mesmas condições que a alvenaria de 2ª classe, com a differença unica de não ser assentada em argamassa.

Alvenaria de tijolo

A alvenaria de tijolo será geralmente assentada em argamassa de cal.

O tijolo terá as dimensões seguintes: 0m,22 x 0m,11 x 0m,06. Será fabricado com barro da melhor qualidade e perfeitamente

amassado. O tijolo deverá ser bem queimado, de formas regulares, arestas vivas e faces planas.

Nos preços das obras de cantaria e alvenaria de todas as classes, estão incluídos a extracção dos materiais e sua preparação, o transporte a 180m, a collocação e fornecimento da argamassa, os simples andaimes e todas as despesas ordinarias e extraordinarias que forem necessarias para a promptificação do trabalho, exceptuando somente os casos previstos nas presentes especificações.

Argamassas

A cal a empregar na preparação das argamassas, rebocos, etc., será cal de pedra recentemente queimada.

O cimento será novo e da melhor qualidade.

O empreiteiro apresentará ao Engenheiro as amostras destes materiais e não poderá empregar-os sem a aprovação.

A arêa será de grão fino e igual (cerca de 0m,003). Será passada em peneiras sempre que houver necessidade para obter-se igualdade. Não deverá ter em mistura terra, mica ou talco mesmo em proporções diminutas. Será lavada sempre que o Engenheiro o exigir.

A argamassa será preparada debaixo de cobertura enxuta.

Para as obras cujo orçamento exceder a 8:000\$000, o Engenheiro poderá exigir o emprego de apparatus mecanicos, afim de obter uma trituração e mistura perfeitas.

Exceptuando as cantarias de 1ª classe, que devem ser assentadas em cimento puro, a argamassa ordinaria a empregar nas cantarias de 2ª classe, e alvenarias de apparatus, ordinaria e de tijolo, será composta de dous volumes de cal, para tres volumes de arêa.

Se houver necessidade de augmentar a dose da cal, ou se em lugar da cal, exigir-se o emprego do cimento, o empreiteiro terá direito a um preço supplementar a juizo do Engenheiro Chefe.

CAPITULO IV

TUNNEIS

A secção transversal dos tunneis será determinada para cada caso especial. A área desta secção ficará em geral comprehendida entre (20) vinte e (24) vinte e quatro metros quadrados.

Determinada a secção dos tunneis o empreiteiro não poderá de motu proprio augmentar-lhe as dimensões.

O material proveniente de cavas excedentes á secção determinada e bem assim o que desabar por incuria do empreiteiro, será removido a expensas suas. Exceptuam-se unicamente os desmoronamentos inevitaveis, a juizo dos Engenheiros. Neste caso a remoção dos materiais desmoronados será paga pelos mesmos preços que regulam as excavações a céu aberto com o augmento de cincoenta por cento (50%).

Em todos os tunneis abertos em terra ou outro material que possa ser extrahido á picareta, o custo do enchimento será considerado como incluído no do revestimento.

Em tunneis abertos em rocha que necessitarem revestimento, contar-se-ha na parte a revestir uma espessura média de enchimento equivalente a (0m,20) vinte centímetros.

Todos os enchimentos adicionais cuja necessidade não fôr determinada por desmoronamentos inevitáveis, serão feitos a expensas do empreiteiro.

Segundo fôr determinado para cada caso especial, o revestimento dos tunnels será feito com alvenaria de pedra ou tijolo, observando-se as mesmas disposições antes fixadas para as diversas classes de alvenarias executadas a céu aberto.

Salvo os casos especiais, a espessura do revestimento ficará compreendida entre (0m,28) vinte e oito e (0m,55) cinquenta e cinco centímetros.

Todas as abobadas do revestimento serão no extradorso cobertas com uma chapa de argamassa hydraulica e executar-se-hão os canaes de *drainage* que forem necessarios.

Até o limite de (15m,00) quinze metros a partir da face dos portões dos tunnels, as alvenarias serão contadas e pagas segundo a sua classificação e de analogia com os trabalhos de pontes, etc.

Os preços do revestimento, determinados na tabella annexa, incluem todas as despezas de extracção, transporte médio a 180m,00, preparação e assentamento dos materiaes, argamassa, etc., e hem assim os andaimes, os simples (segundo o desenho que se fornecer) e todas as despezas eventuaes que occorrerem até a recepção definitiva do trabalho.

CAPITULO V

TRABALHOS DIVERSOS

O concreto será formado de pedras de primeira dureza, quebradas de modo que passem livremente em todos os sentidos por um anel de (0m,04) quatro centímetros de diametro, e argamassa de cimento de primeira qualidade dosada na razão de duas partes de cimento para tres partes de arêa pura.

O volume da argamassa em caso algum será inferior a (0m,45) quarenta e cinco centesimos do volume da pedra quebrada.

Antes de effectuar a mistura da argamassa com a pedra quebrada, será esta purgada de toda a especie de detriectos, podendo mesmo exigir-se a lavagem.

O concreto será empregado em camadas horizontaes de (0m,15) quinze a (0m,20) vinte centímetros, sendo as paredes das cavas de fundações revestidas de madeira.

Será comprimido emquanto estiver fresco, não se empregando camada nova, emquanto se não verificar a péga da anterior e antes de ter varrido a superficie.

Nas fundações immersas, as correntes d'agua atravez da massa do concreto serão evitadas.

Quando os Engenheiros ordenarem, a superficie apparente das cantarias e alvenarias de pedra será toda lavrada a picão ou escópro.

Os preços da tabella serão applicados medindo-se a superficie effectivamente canteada.

No canteamento de superficies curvas os preços da tabella serão augmentados de (30%) trinta por cento.

O ajuntamento das alvenarias de pedra ou tijolo, será em geral executado com cimento puro de primeira qualidade. A fórma dos filetes de junta será determinada pelo Engenheiro.

O embôço e rebôco a applicar nas alvenarias de pedra ou tijolo será feito com argamassa de cal ou cimento.

O modo especial da regularisação da superficie, a fórma e dimensões das juntas que fôr mister traçar, etc., serão determinados pelos Engenheiros.

As obras não especificadas na tabella annexa ou que tiverem de ser executadas em circumstancias inteiramente excepcionaes (a juizo do Engenheiro Chefe) serão ajustadas amigavelmente com o empreiteiro, de conformidade e analogia com os preços estabelecidos, adjudicados a outrem ou executados directamente por administração, segundo a Directoria das Obras entender preferivel.

Rio, em 31 de março de 1869. — *A. M. de Oliveira Bulhões*, Engenheiro Chefe.

AVISO N. 4 — DE 13 DE ABRIL DE 1869

Approva as medidas tomadas pela presidência da provincia da Bahia para acautelar os seus interesses ligados á Estrada de Ferro de Paraguassú, ameaçada de completa ruina.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3^a Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 13 de abril de 1869.

Tenho presente os officios de V. Ex. de 25 e 29 do proximo passado acompanhados da copia da correspondencia havida entre V. Ex. e o Superintendente da Companhia da Estrada de Ferro de Paraguassú.

Inteirado das difficuldades com que luta a empresa por falta de meios pecuniarios não só para satisfazer a urgentes compromissos, e concluir os trabalhos do ramal da Feira de Sant'Anna, e da Ponte de S. Felix, como para salvar a Companhia com todas as suas condições de existencia; e reconhecendo a procedencia dos motivos, que produziram em V. Ex. a convicção de que uma tal empresa no estado em que se acha, e na impossibilidade de realisar sacrificios superiores a qualquer calculo approximado, não pôde ir por diante no alcance do grande fim a que se propuzera o primitivo concessionario, entendo que V. Ex. procedeu mui acertada e prudentemente, quando resolveu limitar os auxilios por parte dessa Provincia a fazer um emprestimo á Companhia mediante prestações parciaes, e com todas as garantias necessarias, da importancia que fôr indispensavel para a conclusão do dito ramal e construcção da ponte de S. Felix, no intuito unicamente de salvar as obras encetadas, ficando ellas hypothecadas á Provincia, no caso de liquidação da Companhia. Comquanto o assumpto exposto não seja da competencia do Governo Imperial, e sim de natureza puramente provincial e sujeito á deliberação da respectiva administração, todavia, o mesmo Governo vê com satisfação que V. Ex., convencido de não poder salvar a empresa no imminente perigo de sua existencia, em grande parte devido á falta de confiança dos accionistas nacionaes na marcha dos seus negocios a cargo da Directoria em Londres e da Superintendencia nessa Provincia, e muito estima que V. Ex., com a deliberação que tomou procurasse ao menos tirar proveito dos sacrificios já feitos por parte da mesma Provincia e utilizar as obras iniciadas, concorrendo para a promptificação

destas e declarando que o empréstimo hypothecario, offerecido por V. Ex. seria exclusivamente applicado a este fim.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 12 — DE 21 DE ABRIL DE 1869

Resolve o pedido da Camara Municipal de Petropolis, de restabelecimento do trafego da Estrada de Ferro de Petropolis.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 21 de abril de 1869.

Com o officio de V. Ex. datado de 8 do corrente foi presente ao Governo Imperial a representação da Camara Municipal da cidade de Petropolis pedindo o restabelecimento do serviço da Estrada de Ferro de Mauá.

Em resposta declaro a V. Ex. que, pertencendo á Provincia a referida Estrada por contracto que com ella celebrou a Companhia, deve, portanto, a presidencia por sua parte promover os meios afim de que a Companhia restabeleça o trafego da Estrada em execução do seu contracto com o Governo provincial.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia do Rio de Janeiro.

AVISO N. 10 — DE 23 DE ABRIL DE 1869

Pede informações ao Presidente da Provincia de Pernambuco sobre o pretensão da Companhia da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, de prolongar a mesma Estrada de Cinco Pontas até Recife.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 23 de abril de 1869.

Com o officio do nosso Ministro em Londres remetto a V. Ex. a proposta que ao Governo Imperial dirigio a Directoria da Estrada dessa Provincia para o prolongamento da mesma Estrada da Estação das Cinco Pontas até essa Capital, afim de que V. Ex. informe com o seu parecer, ouvindo primeiramente o do respectivo Engenheiro Fiscal, na intelligencia de que o Governo Imperial a este respeito deseja ser extensa e circunstanciadamente esclarecido.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 12 — DE 24 DE ABRIL DE 1869

Declara que, sendo provincial a Estrada de Ferro projectada de Jundiahy a Campinas, na Provincia de S. Paulo, compete á presidencia dessa Provincia a celebração do respectivo contracto.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 24 de abril de 1869.

Illm. e Exm. Sr. — Em solução ao officio de V. Ex. de 4 de janeiro ultimo sob n. 124, acompanhando as bases do contracto de concessão em favor da Companhia, que se propõe construir a Estrada de Ferro de Jundiahy até Campinas, declaro a V. Ex. que, sendo provincial a Estrada de que se trata, e estando V. Ex. autorisado a garantir o capital dessa empresa com sete por cento até o maximo de 5.000:000\$000 por virtude das leis provinciaes de 19 de maio de 1862 e 21 de abril de 1863, a V. Ex. compete celebrar o respectivo contracto; entretanto, recommendo a V. Ex. que nelle admitta unicamente as clausulas, que, dentro de suas attribuições, cabem a essa Provincia regular, ficando dependentes de autorisação do Poder Executivo as que excederem das mesmas attribuições.

Devolvendo a V. Ex., por cópia, os artigos desse contracto, nelles faço notar os que estão comprehendidos na faculdade do Governo Provincial.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 28 — DE 10 DE MAIO DE 1869

Dá instrucções ao Engenheiro J. C. de Oliveira, nomeado Fiscal da Estrada de Ferro de Petropolis.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 10 de maio de 1869.

Communico a V. Ex. para sua intelligencia e devida execução que nesta data o tenho designado para exercer o lugar de Fiscal da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis.

Fazendo-lhe esta communicação, tenho por muito recommendado o seguinte:

1.º O Governo Imperial por sua parte permittio que a Companhia restabelecesse o serviço que anteriormente suspendera, com a clausula de limitar-se somente ao transporte de passageiros e suas bagagens.

2.º A vista da situação da empresa, não duvidou tambem o Governo Imperial consentir em um augmento razoavel da sua tarifa, afim de poder sem sacrificios manter o mesmo serviço, e assim fôr julgado indispensavel.

3°. Uma e outra clausula não implicarão as obrigações que a empresa tenha por ventura contratado com a administração da Provincia do Rio de Janeiro, e menos a exoneração de seu cumprimento.

4°. A fiscalisação a cargo de V. S. tem, pois, por fim somente — 1°, verificar qual a importancia da receita e despeza que a Companhia vinha arrecadando e transporte de passageiros e suas bagagens; 2°, informar se a Companhia fez as necessarias reduções no seu material e pessoal, afim de limitar-se ás necessidades de sua nova situação; 3°, dar conhecimento ao Governo Imperial das reduções que entender conveniente fazer no sentido da maior economia do trafego, e desenvolvimento da receita; 4°, indicar á Companhia quaesquer alterações que julgar conveniente á vista da marcha do serviço, no sentido de melhora-lo.

5°. Sendo permittido á Companhia o augmento de sua tarifa, cumpre que V. S. opportunamente e á vista dos estudos, informe-me se convém a conservação da taxa assim augmentada ou se é do interesse da empresa, a sua redução, e em que proporção deve ella effectuar-se.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. J. C. de Oliveira.

DECRETO N. 4362 — DE 11 DE MAIO DE 1869

Proroga por um anno o prazo concedido pela condição 13ª do Decreto numero 3924 de 3 de agosto de 1867 a Cunha, Plante & C., para a incorporação da Companhia empresaria da *vila-ferrea*, ou *tram-road* da cidade do Rio Grande, aos terrenos carboníferos do Candiota, na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

Attendendo ao que Me requereram Cunha, Plant & C., Hei por bem prorogar por espaço de um anno o prazo concedido na condição 13ª do Decreto n. 3924 de 3 de agosto de 1867, para a incorporação da Companhia que tem de realizar a construcção de uma Estrada de Ferro pelo modo mais economico, ou de um *tram-road*, partindo da cidade do Rio Grande até os terrenos carboníferos do Candiota, na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

Joaquim Antão Fernandes Leão, 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 onze de maio de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO N. 28 — DE 11 DE MAIO DE 1869

Autorisa a execução de obras na estação central da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 11 de maio de 1869.

Em solução ao seu officio de 24 de corrente, autoriso-o a mandar proceder ás obras que propõe para o augmento da estação da Côte, conforme as plantas e orçamentos que acompanharam o seu referido officio.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 4372 — DE 20 DE MAIO DE 1869

Approva o regulamento para a direcção e administração da estrada de ferro de D. Pedro II

Hei por bem approvar, para a direcção e administração da estrada de ferro de D. Pedro II, o regulamento que com este baixa, assignado por Joaquim Antão Fernandes Leão, 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 20 de maio de 1869, 48º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador:

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Regulamento a que se refere o decreto n. 4.372, desta data

CAPITULO I

DA DIRECÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Art. 1º. A direcção e administração da Estrada de Ferro de D. Pedro II é exercida por um director de livre nomeação e demissão do Governo.

Art. 2º. Todo o pessoal da estrada de ferro é subordinado ao director, e distribuido por tres grandes divisões:

- 1ª. Administração central;
- 2ª. Movimento e trafego;
- 3ª. Obras novas de prolongamento.

Art. 3º. A administração central fica sob as ordens immediatas do director; a divisão do movimento e trafego a cargo do inspector geral do trafego; a 3ª divisão a cargo do engenheiro em chefe.

Art. 4º. O director, sempre que julgar conveniente, poderá reunir em conselho com voto consultivo o inspector geral do trafego, o engenheiro em chefe, e os chefes de secção.

Art. 5º. A 1ª divisão, composta de duas secções, secretaria e almoxarifado, tem a seu cargo:

§ 1º. A correspondencia official.

§ 2º. As ordens de serviço e os regulamentos geraes.

§ 3º. O registro geral dos empregados.

§ 4º. A escripturação e contabilidade geraes.

§ 5º. A caixa geral e suas operações.

§ 6º. Os pagamentos.

§ 7º. O inventario geral dos proprios da estrada de ferro.

§ 8º. A estatistica geral.

§ 9º. A gerencia das instituições auxiliares, taes como caixa de soccorros, serviço de saude, etc., etc., etc.

§ 10. Os contractos.

§ 11. O contencioso.

§ 12. O almoxarifado e o deposito central.

Art. 6º. A 2ª divisão terá quatro secções:

A 1ª fica ás ordens immediatas do Inspector Geral do trafego, a quem directamente compete:

§ 1º. A direcção e fiscalisação no serviço de viajantes e mercadorias.

§ 2º. A distribuição e circulação dos trens.

§ 3º. A distribuição do pessoal das estações e do especialemente empregado no serviço do movimento, com excepção do de tracção, não podendo, porém, remover os empregados das estações para onde tiverem sido nomeados, sem approvação do director.

§ 4º. A arrecadação da receita geral do trafego.

§ 5º. A fiscalisação da despeza geral do trafego.

§ 6º. A organização das bases para as tarifas de transportes.

§ 7º. O serviço de transporte em correspondencia com a estrada de ferro.

§ 8º. A organização de contractos especiaes.

§ 9º. A redacção das ordens de serviço do trafego e dos regulamentos especiaes.

§ 10. A organização do quadro e estatistica geraes, do movimento, receita e despeza do trafego.

A 2ª secção, sob as ordens immediatas do chefe de tracção, terá a seu cargo:

§ 1º. A direcção dos machinistas, foguistas e mais pessoal do serviço dos trens, excepto o dos agentes do trafego.

§ 2º. A organização dos depositos de machinas, locomotivas e carros em serviço e em reserva.

§ 3º. O serviço da alimentação das machinas locomotivas.

§ 4º. Os depositos especiaes de combustivel e mais objectos necessarios á circulação dos trens.

§ 5º. A preparação dos contractos especiaes.

§ 6º. O inventario do material rodante.

§ 7º. A estatistica do movimento, consumo e reparação do material rodante nos seus depositos especiaes.

§ 8º. A direcção de uma escola pratica de machinistas com conhecimentos dos elementos de mecanica.

§ 9º. A manutenção em bom estado dos apparatus e tanques de alimentação das machinas locomotivas.

A 3ª secção, sob as ordens immediatas do chefe das officinas, terá a seu cargo:

§ 1º. O deposito geral de materias primas, ferramentas, mecanismos e apparatus.

§ 2º. Organização e direcção dos serviços das officinas, de reparação e construção de todo o material da estrada de ferro.

§ 3º. O inventario do material das officinas.

§ 4º. A estatistica especial da produção e consumo das officinas.

§ 5º. A preparação de contractos para fornecimentos do material e da materia prima, mecanismos e quaesquer outros objectos concernentes ao serviço das officinas.

A 4ª secção, sob as ordens immediatas do chefe da conservação terá a seu cargo:

§ 1º. Observar e fazer observar o regulamento para fiscalisação da segurança, conservação e policia da estrada de ferro, approved pelo decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857, na parte que se refere á via ferrea.

§ 2º. Manter em bom estado as separações da estrada de ferro dos terrenos particulares.

§ 3º. Conservar em perfeito estado a via ferrea e seus accessorios, obras de arte, marcos indicadores, edificios e quaesquer obras da estrada.

§ 4º. Organizar e distribuir o serviço dos guardas e cantoneiros.

§ 5º. Ter em boa ordem os depositos especiaes de madeira e outros materiaes destinados ao serviço da conservação.

§ 6º. Organizar os contractos para objectos necessarios á conservação da via ferrea e seus accessorios.

§ 7º. Organizar os projectos de edificação ou outros trabalhos novos que se houver de executar na linha aberta ao trafego e pô-las em andamento até a conclusão.

§ 8º. Superintender aos apparatus de signaes, e bem assim aos encanamentos destinados á alimentação das caixas para o serviço da tracção, das officinas, estações, etc.

§ 9º. Inspeccionar o serviço dos guindastes e mecanismos do movimento das cargas; e bem assim os postes e fios telegraphicos.

§ 10. Organizar as estatisticas especiaes das despezas de con-

servação e construcções novas; e bem assim de regulamentos e ordens de serviços especiaes.

Art. 7°. A 3ª divisão, sob as ordens immediatas do engenheiro em chefe, comprehende;

§ 1°. A organização das explorações, e estudos para prolongamento da estrada de ferro.

§ 2°. Os projectos, orçamentos e series de preços para execução de todas as obras.

§ 3°. As condições geraes e especiaes dos contractos respectivos.

§ 4°. As ordens de serviço e regulamentos especiaes.

§ 5°. A condução, direcção e execução das obras.

§ 6°. A contabilidade geral e dos detalhes do custo de todas as obras.

Art. 8°. Todas as divisões do serviço da estrada de ferro são immediatamente subordinadas ao director, e executam, sob responsabilidade dos respectivos chefes, os diversos trabalhos a que são obrigadas.

Art. 9°. As secções 2ª, 3ª e 4ª, concernentes á policia e conservação da via ferrea, officinas e tracção, ligadas á inspectoría do trafego, correspondem-se com o respectivo inspector geral sobre assumptos de auxilios e serviços que cada secção tem de prestar ao trafego, conservando todavia os chefes de secções a acção e responsabilidade plena de seus actos no exercicio de suas attribuições.

Art. 10. Os chefes das divisões de serviço, directamente subordinados ao director geral, são os canais ordinarios da transmissão de todas as ordens da directoría, relativas ao serviço das secções a seu cargo.

Art. 11. Dentro do prazo, que não excederá de um anno, o director submeterá á approvação do governo os regulamentos especiaes das tres divisões.

Antes, porém, dessa época o serviço será regido provisoriamente pelas disposições vigentes e ordens especiaes que o director julgar necessario expedir por intermedio dos chefes da 2ª e 3ª divisões.

CAPITULO II

DO PESSOAL

Art. 12. Todos os empregados da estrada de ferro serão considerados de commissão temporaria, e não terão direito a quaesquer vantagens inherentes aos empregos publicos, salvas as que são estabelecidas neste regulamento e os vencimentos fixados nas respectivas tabellas.

Art. 13. Serão nomeados:

§ 1°. Por decreto — o director, o inspector geral do trafego, o engenheiro em chefe e o 1° engenheiro.

Para a nomeação dos tres ultimos funcionarios precederá proposta do director.

§ 2°. Por portaria do ministro da agricultura, sob proposta do director, o chefe de tracção e o das officinas, os engenheiros chefes

de secções, os ajudantes de 1ª e 2ª classes; o guarda-livros, o caixa, o pagador, o almoxarife, o comprador, os agentes das estações, o contador e o chefe dos telegraphos.

§ 3º. Todo o pessoal ordinario constante dos quadros das tres divisões, não especificados nos precedentes paragraphos, com excepção dos feitores trabalhadores a jornal e officiaes de officios mechanicos, serão de livre nomeação do director, depois da audiencia dos respectivos chefes.

§ 4º. Os agentes secundarios, variaveis conforme as exigencias do serviço, como, por exemplo, desenhistas, ajudantes de corda, etc., etc., serão nomeados pelo engenheiro em chefe ou inspector geral do trafego, sob proposta de seus immediatos e com permissão do director.

§ 5º. Todos os empregados serão destituídos de seus logares do mesmo modo por que forem nomeados.

Art. 14. Quando, por circumstancias extraordinarias, houver necessidade de augmentar-se o pessoal ordinario dos quadros fixados, o director poderá nomear provisoriamente os agentes que forem necessarios, levando o acto immediatamente ao conhecimento do governo.

Art. 15. O provimento dos logares que vagarem se fará, sempre que fór possível, por promoção, consultando-se em primeiro logar o merecimento, e, só em caso de igual merito e serviço, a antiguidade.

Art. 16. Tanto o director como os chefes da 2ª e 3ª divisões poderão reprehender, multar e punir com suspensão das respectivas funcções os empregados sob as suas ordens, exceptuados sómente os nomeados por decreto.

Se a pena de suspensão tiver de recahir em empregados de nomeação do governo, o director solicitará sua imposição do ministro da agricultura, levando a seu conhecimento todo o occorrido.

§ 1º. Os funcionarios de nomeação do director podem ser por elle punidos de suas faltas com a advertencia particular ou publica, suspensão até um mez com perda de vencimento e perda de vencimento sem interrupção de trabalho.

§ 2º. A mesma pena pôde impôr o inspector do trafego e o engenheiro em chefe ao pessoal de sua nomeação, communicando ao director os motivos.

Art. 17. Os agentes das estações e mais empregados na arrecadação da renda da estrada de ferro, caixas, pagadores e encarregados de depositos, prestarão fiança idonea proporcional á importancia dos respectivos cargos.

CAPITULO III

DAS LICENÇAS

Art. 18. As licenças aos empregados da estrada de ferro, por molestia ou impedimentos temporarios, serão, em geral, concedidas pelas autoridades ou funcionarios a quem directamente competir sua nomeação.

Art. 19. Os empregados de nomeação do Governo, em caso algum, poderão obter mais de tres mezes de licença com os respectivos vencimentos.

As licenças que excederem a esse prazo, serão concedidas sem vencimento.

Art. 20. O director poderá conceder até trinta dias de licença com os respectivos vencimentos a qualquer empregado da estrada de ferro, cumprindo-lhe, porém, levar ao conhecimento do governo as que conceder aos empregados que forem por este directamente nomeados.

Art. 21. Com permissão do director os chefes da 1ª e 3ª divisões poderão, em casos urgentes, conceder até dez dias de licença aos empregados de sua nomeação directa.

Art. 22. Nenhuma licença será concedida sem preceder informação do director, se a concessão fór da competencia do Governo, e a dos respectivos chefes de serviço, se depender de permissão do director ou chefes da 2ª e 3ª divisões.

CAPÍTULO IV

DAS ENCOMMENDAS DE MATERIAES FÓRA DO PAIZ

Art. 23. O director incumbirá á delegacia do Thesouro em Londres de todas as encommendas de que precisar para a estrada de ferro, indicando os logares e fabricas onde deverão ser compradas, informando logo o governo de seu valor provavel, afim de que opportunamente seja posta á disposição da mesma delegacia a somma necessaria.

CAPÍTULO V

DA PRESTAÇÃO DE CONTAS AO GOVERNO

Art. 24. De accôrdo com a nova organização do serviço em tres divisões principaes, o director da estrada de ferro apresentará ao governo até o dia 25 de cada mez o balancete das operações do mez anterior, comprehendendo:

1º. Receita e despeza geral da estrada.

2º. Despezas.

Estas serão nesse balancete escripturadas sob as rubricas seguintes:

Obras novas de prolongamentos da Estrada de Ferro.

Conservação ordinaria das linhas e estações em trafego, reconstrucções, etc.

Obras novas executadas na parte da linha aberta ao trafego.

Despezas geraes do trafego.

Art. 25. Até o dia 31 de marco de cada anno o director apresentará o relatorio annual de todo o serviço da estrada de ferro, acompanhado dos relatorios especiaes do engenheiro em chefe, e inspector geral do trafego, com informações minuciosas sobre cada uma das subdivisões da administração da mesma estrada.

Art. 26. O director poderá, em sua ausencia temporaria fazer-se substituir pelo inspector geral do trafego ou pelo engenheiro em chefe.

No caso, porém, de impedimento ou falta, o governo nomeará quem o substitua.

Na falta ou impedimento dos mais empregados o director designará os respectivos substitutos, participando ao Ministro da Agricultura.

Palacio do Rio de Janeiro, 20 de maio de 1869. — *Joaquim Antão Fernandes Leão.*

DECRETO N. 4373 — DE 20 DE MAIO DE 1869

Fixa o pessoal tecnico e administrativo da Estrada de Ferro de D. Pedro II

Attendendo á proposta do Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Hei por bem approvar a tabella junta, que fixa o pessoal tecnico e administrativo da mesma Estrada e designa os vencimentos que competem aos respectivos empregados.

Joaquim Antão Fernandes Leão, 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 vinte de maio de mil oitocentos sessenta e nove, quadragesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Tabella dos vencimentos do pessoal administrativo e do trafego da Estrada de Ferro de D. Pedro II

PISSOAL	VENCIMENTOS
<i>Directoria</i>	
1 Director, tendo meio por cento de gratificação sobre a renda liquida que produzir a Estrada de Ferro, deduzidas as despezas de conservação e do trafego.	
<i>Secretaria</i>	
1 Secretario	3:600\$000
1 Guarda livros	4:500\$000
1 Ajudante do guarda livros	1:600\$000
1 Caixa	3:600\$000
1 Pagador	3:200\$000
1 Comprador	2:800\$000
1 Official	2:000\$000
1 Primeiro escripturario	1:500\$000
1 Segundo dito	1:200\$000
Continuo	720\$000

PESSOAL

VENCIMENTOS

Almoxarifado

1 Almoxarife	3:200\$000
1 Fiel	1:500\$000
1 Escripturario	1:200\$000
1 Encarregado de carvão e coque	1:500\$000
1 Despachante	1:400\$000

Além destes empregados haverão dous praticantes, ganhando 2\$000 diários, e só vencerão quando estiverem em serviço de descarga.

2ª Divisão

1 Inspector do trafego	8:400\$000
------------------------------	------------

1ª SEÇÃO

Inspectoria

1 Chefe de Movimento	3:600\$000
1 Dito dos Telegraphos	3:600\$000
1 Secretario	2:800\$000
1 Primeiro escripturario	1:500\$000
2 Segundos escripturarios, a 1:200\$000	2:400\$000
1 Praticante	720\$000
1 Continuo	720\$000

Contadoria

1 Contador	4:500\$000
1 Ajudante do contador	2:400\$000
7 Escripturarios, cada um 1:600\$	11:200\$000
2 Praticantes, cada um 720\$	1:440\$000
1 Impressor de bilhetes a 4\$000 diários	1:460\$000

Movimento

3 Chefes de trem de 1ª classe, cada um 2:400\$	7:200\$000
8 Ditos de 2ª dita, cada um 2:000\$	16:000\$000
12 Conductores de trem, cada um 1:500\$	18:000\$000

Este numero é variavel conforme o crescimento dos trens.

Estação da Côte

1 Agente	4:000\$000
1 Ajudante do agente	2:800\$000
1 Fiel recebedor	2:800\$000
2 Fieis de armazem, cada um 2:000\$	4:000\$000
6 Escripturarios, cada um 1:500\$	9:000\$000
8 Conferentes, cada um 1:200\$	9:600\$000
4 Bilheteiros, cada um 1:500\$	6:000\$000
2 Escripturarios de agencia, cada um 912\$500 ..	1:825\$000
2 Telegraphistas, cada um 1:200\$	2:400\$000
6 Praticantes, a 2\$000 diários cada um.	

PESSOAL

VENCIMENTOS

ESTAÇÕES DE 1ª CLASSE

Barra

1 Agente	3:200\$000
1 Ajudante de agente	1:800\$000
1 Fiel	1:800\$000
1 Conferente, a 3\$000 diários	\$
1 Dito telegraphista a 4\$000 diários	\$
1 Telegraphista a 3\$000 diários	\$

Entre Rios

1 Agente	3:200\$000
1 Ajudante do agente	1:800\$000
1 Fiel	1:800\$000
1 Conferente, a 3\$000	\$
1 Dito telegraphista a 4\$000	\$
1 Telegraphista a 3\$000	\$

ESTAÇÕES DE 2ª CLASSE

Belém

1 Agente	2:800\$000
1 Fiel	1:500\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diários	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diários	\$

Desengano

1 Agente	2:600\$000
1 Fiel	1:500\$000
1 Conferente, a 3\$ diários	\$
1 Conferente telegraphista a 4\$ diários	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diários	\$

ESTAÇÕES DE 3ª CLASSE

Engenho Novo

1 Agente	2:400\$000
1 Conferente telegraphista	1:460\$000
1 Telegraphista, a 3\$ diários	\$

Cascadura

1 Agente	2:400\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diários	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diários	\$

PESSOAL	VENCIMENTOS
<i>Sapopemba</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$
<i>Maxambomba</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$
<i>Queimados</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$
<i>Rodeio</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$
<i>Santa Anna</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$
<i>Vassouras</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$
<i>Commercio</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$
<i>Uba</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$
<i>Parahyba</i>	
1 Agente	2:200\$000
1 Conferente telegraphista a 4\$ diarios	\$
1 Telegraphista, a 3\$ diarios	\$

PESSOAL PESSOAL VENCIMENTOS

ESTACÕES DE 4ª CLASSE

Mendes

1 Agente 1:800\$000

1 Conferente telegraphista a 4\$ diários 1:800\$000

1 Telegraphista, a 3\$ diários 1:800\$000

Ipiranga

1 Agente 1:500\$000

1 Telegraphista, a 3\$ diários 1:500\$000

Macacos

1 Agente 1:500\$000

1 Telegraphista, a 3\$ diários 1:500\$000

Em uma das categorias acima designadas serão classificadas as novas estações, que se estabelecerem no prolongamento da Estrada, tendo o mesmo numero de empregados e vencimentos, que a cada uma está fixado.

PARADAS

S. Christovam

1 Conferente telegraphista a 4\$ diários 1:460\$000

S. Francisco Xavier

1 Conferente telegraphista a 4\$ diários 1:460\$000

Riachuelo

1 Conferente telegraphista a 4\$ diários 1:460\$000

Todos os Santos

1 Conferente telegraphista a 4\$ diários 1:460\$000

Bifurcação

1 Conferente telegraphista a 4\$ diários 1:460\$000

2ª SECCÃO

Tracção

1 Chefe de tracção 4:800\$000

1 Secretario 1:750\$000

1 Encarregado d estatística a 5\$000 diários.

Os machinistas e foguistas, cujo numero é variavel

PESSOAL

VENCIMENTOS

conforme as necessidades do serviço vencerão de 2\$800 até 7\$500 diários, segundo suas habilitações e classes.
 O numero de ajustadores, malhadores, guarda-chaves e outros encarregados de trabalhos mecanicos dependerá das necessidades do serviço.

3ª SECÇÃO

Officinas

1 Chefe de officinas	4:800\$000
1 Desenhista de 1ª classe	1:800\$000
1 Dito de 2ª classe	1:200\$000
1 Armazenista	1:800\$000
1 Ajudante	1:080\$000
2 Escripturarios, cada um d:260\$	2:520\$000
1 Praticante	720\$000

Além deste pessoal ha os operarios das officinas, em numero indeterminado, cujos vencimentos regularão de 1\$000 a 6\$500 diários.

4ª SECÇÃO

Serviço de conservação

1 Chefe de conservação	
E' um dos 4 chefes de secção pertencentes ao pessoal tecnico da 3ª divisão.	
1 Escripturario	1:200\$000
1 Praticante	720\$000
1 Conductor de 1ª classe e 2 ditos de 2ª classe tirados do pessoal tecnico da mesma divisão.	

Gratificação por procedimento exemplar e assiduidade.

Os empregados deste quadro que durante cada trimestre não incorrerem em multas, e nem em falta do serviço por qualquer motivo que seja, terão direito a uma gratificação equivalente ao seu vencimento de dez dias.

3ª DIVISÃO

Pessoal tecnico de engenharia já fixado em quadro approved por Decreto n. 4326 de 28 de janeiro de 1869, ao qual compete os vencimentos marcados na tabella que acompanhou o mencionado Decreto.

1 Engenheiro em chefe	12:000\$000
1 Primeiro Engenheiro	8:400\$000
4 Chefes de secção, a 6:000\$	24:000\$000
6 Ajudantes de 1ª classe, a 4:800\$	28:800\$000
5 Ditos de 2ª classe, a 3:600\$	18:000\$000
6 Conductores de 1ª classe, a 3:000\$	18:000\$000
9 Ditos de 2ª classe, a 2:400\$	21:600\$000

OBSERVAÇÕES.

Além dos ordenados constantes dos quadros anteriores, o Director poderá conceder ao pessoal de Engenharia empregado em trabalhos de campo, viagens ou serviços extraordinários, ajudas de custo e gratificações temporárias até seis mil réis (6\$000) diários.

Aos outros empregados da 1ª e 2ª divisões, poderá igualmente conceder gratificações até o limite de tres mil réis (3\$000) diários, por distincção no cumprimento de seus deveres.

Palacio do Rio de Janeiro, em 20 de maio de 1869. — *Joaquim Antão Fernandes Leão.*

AVISO N. 29 — DE 24 DE MAIO DE 1869

Approva a modificação do traçado da 3ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II entre Chiador e Sapucaia.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 29 — Rio de Janeiro, 24 de maio de 1869.

Approvando a modificação do traçado da parte da 3ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II entre Chiador e a Sapucaia, constante da planta e perfil longitudinal que acompanhou o seu officio n. 1.176 datado de 12 do corrente, autoriso-o a mandar executar as obras dessa parte e das que se acham verificadas nos termos das decisões anteriores.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO-CIRCULAR N. 10 — DE 28 DE MAIO DE 1869

Exigindo dos empregados ao serviço do Ministerio os preços elementares das obras.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 28 de maio de 1869.

Sendo da maior conveniencia que esta Secretaria de Estado tenha em épocas regulares conhecimento dos preços elementares das obras, que se executam nas provincias, afim de facilitar-se a organização dos orçamentos, e obviar as difficuldades que ordinariamente se encontram na apreciação de trabalhos sujeitos á consideração deste Ministerio, maxime quando são ouvidos Engenheiros estrangeiros, cumpre que Vm. proceda a um exame não só dos preços elementares das obras que tem sido e são executadas nessa Provincia, ou se acham contractadas, e á vista dos seus orçamentos, dos jornaes que percebem os operarios, e dos preços dos materiaes no mercado organise as respectivas tabellas dos preços elementares.

e as remetta a esta Secretaria, e igualmente o faça de seis em seis mezes, procedendo á sua revisião, e notando as differenças, que por ventura se forem verificando.

Deus Guarde a Vm.

Joaquim Antão Fernandes Leão

Sr.....

AVISO N. 34-A — DE 15 JUNHO DE 1869

Fixa a data para a inauguração das estações de Santa Fé e Chiador da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 34-A — Rio de Janeiro, 15 de junho de 1869.

A vista do que V. S. expõe em seu officio datado de hontem, approvo o dia marcado para a inauguração das estações de Santa Fé e Chiador, devendo ser franqueado ao publico o transitó de passageiros e bagagens no dia 1º do proximo mez e o de mercadorias no dia 8 do mesmo.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 9 — DE 28 DE JUNHO DE 1869

Declara que o Governo Imperial fica inteirado das transacções effectuadas pela Thesouraria Provincial da Bahia para pagamento á Empresa Paraguassú da 4ª chamada do capital de 5.000 acções subscriptas pela Provincia.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 9 — Rio de Janeiro, 28 de junho de 1869.

Com o officio de V. Ex. de 2 do corrente recebi a nota das transacções effectuadas pela Thesouraria Provincial, para o pagamento á empresa do Paraguassú da 4ª chamada do capital de 5.000 acções subscriptas pela Provincia.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

LEI N. 1587 — DE 28 DE JUNHO DE 1869

Manda continuar em vigor, durante o 1º semestre do anno financeiro de 1869-70, a Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, e dá outras providencias.

D. Pedro II. por Graça de Deus e unanime Acclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os Nossos subditos que a Assembléa Geral decretou e Nós Queremos a Lei seguinte:

Art. 1º. A Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, decretada para o exercicio de 1868-69, continuará em vigor, durante o 1º semestre do anno financeiro de 1869-70, emquanto não fór promulgada a Lei de Orçamento deste exercicio.

Art. 2º. Fica aberto ao Ministerio da Guerra um credito na importancia de vinte mil trezentos noventa e cinco contos seiscentos e trinta e dois mil seiscentos cincoenta e dois réis, para occorrer ás despesas extraordinarias com a continuação da guerra contra o Governo do Paraguay, no 1º semestre do exercicio de 1869-70, distribuidos pelas seguintes verbas do art. 6º da referida Lei n. 1507:

§ 2º. Conselho Supremo Militar de Justiça e Auditores	26:530\$169
§ 6º. Arsenaes de Guerra	2.290:514\$045
§ 7º. Corpo de Saude e Hospitaes	995:318\$086
§ 8º. Quadro do Exercito	14.918:162\$080
§ 15. Eventuaes	2.094:513\$765
Repartições de Fazenda	70:594\$507
	<hr/>
	20.395:632\$652

Art. 3º. Fica igualmente aberto ao Ministerio da Marinha um credito na importancia de seis mil trezentos e trinta e dois contos e quatrocentos mil réis, para occorrer ás despesas extraordinarias com a continuação da mesma guerra contra o Governo do Paraguay, no 1º semestre do proximo futuro exercicio de 1869-70; distribuidos pelas seguintes rubricas do art. 5º da supra citada Lei numero 1507.

§ 9º. Batalhão Naval	38:700\$000
§ 12. Arsenaes	1.428:200\$000
§ 14. Força Naval	3.248:200\$000
§ 15. Navios desarmados	20:300\$000
§ 16. Hospitaes	88:200\$000
§ 19. Reformados	31:300\$000
§ 20. Obras	252:400\$000
§ 21. Despesas extraordinarias e eventuaes	1:225:400\$000
	<hr/>
	6.332:400\$000

Art. 4º. Para pagamento das despesas que se verificarem por conta dos referidos creditos, hem como para preenchimento do de-

ficit do exercicio de 1868-69, na importancia de 13.814:058\$113, fica o Ministerio da Fazenda autorizado para realizar quaesquer operações de credito.

Art. 5º. Ficam revogadas as disposições em contrario. Mandamos, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém. O Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda a faça imprimir, publicar e correr.

Palacio do Rio de Janeiro, em vinte oito de Junho de mil oitocentos sessenta e nove. quadragesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

IMPERADOR com Rubrica e Guarda.

Visconde de Itaborahy.

PORTARIA — DE 30 DE JUNHO DE 1869

Approva provisoriamente as tarifas de passageiros e fretes das estações de Santa Fé e Chiador, da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

S. M. o Imperador Attendendo ao que lhe requereu a Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Ha por bem Approvar provisoriamente as tarifas de passageiros e fretes da estação de Santa Fé para as mais estações e vice-versa, e bem assim a da estação do Chiador, as quaes vão annexas assignadas pelo Conselheiro Director Geral da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 30 de junho de 1869.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO N. 12 — DE 6 DE JULHO DE 1869

Declara ao Presidente da provincia da Bahia, ficar sciente o Governo de ter cessado o emprestimo contractado com o Superintendente da Estrada de Ferro de Paraguassú e que as quantias entregues por conta do mesmo vão ser descontadas das subsequentes chamadas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 6 de julho de 1869.

Fico sciente de ter V. Ex. mandado cessar a continuação do emprestimo contractado com o Superintendente da Estrada de Ferro do Paraguassú, e ordenado que as quantias entregues por conta do mesmo sejam descontadas nas subsequentes chamadas a que tem de responder a Provincia, como me communicou no seu officio de 31 de maio ultimo.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 15 — DE 7 DE JULHO DE 1869

Declaração do Ministro brasileiro em Londres que não pôde ser instituído o arbitramento para interpretar a clausula 30^a do contracto de concessão da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby por se achar a questão sujeita ao Poder Judicial e além disso a divergencia não é entre o Governo e a Companhia; mas entre esta e um particular.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3^a Secção — N. 15 — Rio de Janeiro, 7 de julho de 1869.

Com o officio de V. S. datado de 5 de maio ultimo, sob numero 46, foi-me presente o que lhe dirigio o Presidente da Directoria da Estrada de Ferro de S. Paulo, transmittindo copia das sentenças proferidas pelo Juiz de Direito de S. Paulo e pelo Superior Tribunal de Justiça na causa entre partes, o Barão de Mauá e a Companhia d. Estrada referida.

No referido officio a Directoria, por intermedio do seu Presidente, expõe o facto de ter sido accionada no Brasil, fóra do seu domicilio, invocando em seu favor a clausula 26^a do Decreto de 26 de abril de 1856, e o artigo 137 dos Estatutos approvados por Decreto de 6 de junho de 1860, que não conferem ao Superintendente poderes para represental-a em Juizo, e termina protestando contra o Accordão do Supremo Tribunal por ter, mediante uma interpretação erronea, violado os seus direitos de concessão, e assim pede o arbitramento nos termos da clausula 30^a do citado Decreto para interpretar-se a clausula 26^a já referida.

Em resposta cabe-me declarar a V. S. que, á vista dos fundamentos em que sobre esta questão firmou o seu parecer e com o qual está de accordo o Governo Imperial, não pôde este nelle envolver-se e menos decidil-a, sujeita como está ao Poder Judicial. Também não pôde o Governo Imperial entrar na interpretação do artigo dos Estatutos ou aceitar o arbitramento; por que a duvida não é entre elle e a Companhia e sim entre esta e um particular.

O que tudo communico a V. S. para seu conhecimento e governo e para que faça constar ao Presidente da Companhia.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

DECRETO N. 4393 — DE 19 DE JULHO DE 1869

Approva definitivamente a planta e planos da linha ferrea, que partindo da cidade de Valença tem de entroncar-se na Estrada de Ferro de Dom Pedro II.

Attendendo ao que Me representou a Directoria da Companhia União Valenciana, Hei por bem Approvar definitivamente a planta e os planos para a construcção da linha ferrea, que partindo da cidade de Valença se tem de entroncar na Estrada de Ferro de

D. Pedro II. e a que se referem os Decretos n.º 3641 de 27 de abril de 1866 e 4246 de 19 de setembro do anno passado.

Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em dezanove de julho de mil oitocentos sessenta e nove. quadragesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO N.º 25 — DE 22 DE JULHO DE 1869

Declara que as despesas provenientes das differenças de cambio, levadas á conta de custeio, estão sujeitas á fiscalisação dos agentes do Governo, como qualquer outra.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3.ª Secção — N.º 25 — Rio de Janeiro, 22 de julho de 1869.

Com o officio de V. Ex. de 28 do proximo passado, me foi presente o Relatorio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia relativos ás occurrencias do mez de maio ultimo, e por que nelle se trata da questão havida entre o mesmo Engenheiro e o Superintendente da Companhia, que julga incompetente a intervenção daquelle funcionario nas transacções por elle feitas, para remessa do saldo liquido da renda da Estrada, declaro a V. Ex., para que faça constar ao mesmo Superintendente que as despesas provenientes das differenças de cambio, levadas á conta de custeio, estão sujeitas á fiscalisação dos agentes do Governo, como qualquer outra; e que bem procederam o Engenheiro Fiscal e a Commissão de Contas protestando contra a intelligencia dada ao Aviso deste Ministerio de 30 de janeiro ultimo pelo Superintendente da Companhia.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N.º 19 — DE 31 DE JULHO DE 1869

Autorisa o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby a dar o certificado da conclusão das obras a que se refere o accordo de 24 de outubro de 1869.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3.ª Secção — N.º 19 — Rio de Janeiro, 31 de julho de 1869.

Tenho presente o officio de 16 do corrente acompanhado do que a V. Ex. dirige no dia 14 do mesmo mez ao Engenheiro Fiscal, dando conta de se acharem feitas e satisfatoriamente pela

Empresa da Estrada do Ferro dessa Provincia, as obras a que se referem os §§ 9º, 10 e 11 da 1ª condição do Accôrdo celebrado em 24 de outubro do anno passado, com excepção unicamente da substituição de 250 postes da linha telegraphica, que, entretanto, o devem ser á proporção que se forem inutilizando os que actualmênte servem: em resposta declaro a V. Ex. que, á vista disto, pôde autorisar o Engenheiro Fiscal a dar á Companhia o certificado da conclusão das obras, a que se obrigou por virtude do referido Accôrdo, com a clausula de ficar elle responsavel pela substituição desses 250 postes á proporção que se forem inutilizando os que ainda servem.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

LEI N. 1655 — DE 4 DE AGOSTO DE 1869.

Approva decretos que transportaram quantias de umas para outras verbas da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 para o exercicio de 1867-68, abre creditos supplementares e extraordinarios, e approva operações de credito realisadas pelo Governo.

Dom Pedro Segundo, por Graça de Deus e Unanime Acclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil: Fazemos saber a todos os Nossos Subditos que a Assembléa Geral Decretou e Nós Queremo's a Lei seguinte :

Art. 1º. Ficam approvados os Decreto ns. 4262 de 19 de outubro, 4286, 4300, 4304, 4310 e 4313, de 10, 18, 23 e 31 de dezembro de 1868, que, de conformidade com os arts. 13 da Lei numero 1177 de 9 de setembro de 1862 e 40 da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, transportaram de umas para outras verbas dos arts. 3º, 4º, 5º, 7º e 8º da referida Lei n. 1507 para o exercicio de 1867-68, a quantia de 1.376:959\$841, como consta da tabella A:

Art. 2º. Fica, tambem, approvado o Decreto n. 4355 de 25 de abril deste anno, que na forma dos arts. 13 da Lei n. 1177 e 40 da Lei n. 1507 acima citadas, transportou da verba do § 7º para a do § 4º do art. 4º da Lei ultimamente referida a quantia de 23:900\$000, como se vê da tabella B.

Art. 3º. Além das despezas votadas na mencionada Lei numero 1507 de 26 de setembro de 1867 para o mesmo exercicio de 1867-68, é aberto ao Governo um credito supplementar e extraordinario da quantia de 14.382:892\$766, a qual será distribuida pelos differentes Ministerios e rubricas indicadas na tabella C.

Art. 4º. É tambem aberto ao Governo, além dos creditos votados na mencionada Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 para o exercicio de 1868-69, um credito supplementar e extraordinario de 73.479:464\$047, o qual será distribuido pelos Ministerios e verbas designadas na tabella D.

Art. 5º. Para fazer face ás despezas provenientes destes

augmentos são approvadas as operações de credito realisadas pelo Governo nos dous referidos exercicios.

Art. 6º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Mandamos, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nellas contém. O Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda a faça imprimir, publicar e correr.

Dada no Palacio do Rio de Janeiro, aos quatro de agosto de mil oitocentos sessenta e nove, quadragesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

IMPERADOR com Rubrica e Guarda.

Visconde de Itaboraim.

TABELLA A

Dos credits transportados pelos Decretos ns. 4262, 4286, 4300, 4304, 4310 e 4313 de 19 de outubro, 10, 18, 23 e 31 de dezembro de 1868 de umas para outras verbas no exercicio de 1867-1868.

LEI Nº 1507 DE 26 SETEMBRO DE 1867

Ministerio da Justiça

§ 1º. Secretaria de Estado	2:242\$594	
§ 7º. Despeza secreta da Policia ..	4:592\$745	
§ 8º. Pessoal e material da Policia ..	11:429\$692	
§ 12. Corpo militar de Policia ...	129:021\$554	
§ 14. Casa de Correção da Côte ..	1:639\$622	148:926\$207

Ministerio de Estrangeiros

§ 1º. Secretaria de Estado	3:118\$230	
§ 5º. Extraordinarias no exterior ..	55:000\$000	58:118\$230

Ministerio da Marinha

§ 9º. Batalhão Naval	171:095\$201	
§ 15. Navios desarmados	16:825\$514	
§ 16. Hospitaes	147:347\$680	
§ 19. Reformados	24:228\$481	359:466\$875

Ministerio da Fazenda

§ 5º. Pensionistas e aposentados ..	40:696\$325	
§ 6º. Empregados de repartições extinctas	9:039\$643	
§ 10. Casa da Moeda	30:000\$000	
Adiantamento da garantia de 2 % provinciaes á Estrada de Ferro		

de S. Paulo, na fórma do con-
tracto feito com a respectiva
Companhia 53:586\$316 133:322\$284

Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

§ 1º. Secretaria de Estado	16:428\$530	
§ 5º. Eventuaes	12:447\$660	
§ 11. Estrada de Ferro de D. Pe- dro II	97:752\$334	
§ 16. Terras publicas e colonisação	541:786\$700	
§ 17. Catechese e civilisação de in- dios	8:711\$020	677:126\$244
		<u>1.376:959\$841</u>

Rio de Janeiro, em 4 de agosto de 1869.

Visconde de Itaboraay.

TABELLA B

**Do credito transportado por Decreto n. 4359 de 25 de abril
de 1869 de uma para outra verba no exercicio de 1868-1869**

LEI N. 1507 DE 26 DE SETEMBRO DE 1867

Ministerio de Estrangeiros

§ 4º. Ajuda de custo 23:900\$000

Rio de Janeiro, em 4 de agosto de 1869.

Visconde de Itaboraay.

TABELLA C

**Dos creditos supplementares e extraordinarios abertos por De-
cretos ns. 4301, 4305, 4306 e 4313 de 18, 25 e 31 de de-
zembro de 1868 para o exercicio de 1867-1868.**

Ministerio de Estrangeiros

§ 5º. Extraordinarias no exterior 238:417\$104

Ministerio da Marinha

§ 12. Arsenaes	579:608\$474	
§ 14. Força Naval	2.804:828\$747	
§ 20. Obras	432:807\$137	
§ 21. Despezas extraordinarias e eventuaes	4.047:244\$303	7.864:488\$388

Ministerio da Fazenda

§ 1º. Juros, amortisação e mais despesas da divida externa fundada pertencente ao Estado, ao cambio de 27	50:702\$036	
§ 2º. Dito da divida interna fundada	116:733\$000	
§ 4º. Caixa da Amortisação e filial da Bahia	13:750\$191	
§ 8º. Juizo dos Feitos da Fazenda	5:000\$000	
§ 9º. Estações de arrecadação ..	302:190\$100	
§ 16. Despezas eventuaes, inclusive differença de cambio, calculadas as remessas ao médio de 24	4.525:355\$272	
§ 17. Premios, descontos de bilhetes da Alfandega, commissoes, corretagens, seguros, juros reciprocos, agio de moedas e metaes	1.065:500\$860	
§ 18. Juros do emprestimo do Coffre de Orphãos	130:000\$000	
Adiantamento da garantia de 2% provinciaes á Estrada de Ferro de S. Paulo	70:755\$815	6.279:987\$274
		<hr/> 14.382:892\$766

Rio de Janeiro, em 4 de agosto de 1869.

Visconde de Itaboraity.

TABELLA D

Dos creditos supplementares e extraordinarios abertos pelos Decretos ns. 4266, 4279, 4336, 4344, 4347, 4349, 4351, 4357 e 4358 de 31 de outubro e 24 de novembro de 1868, 27 de fevereiro, 23 de março, 5, 17, 24 e 25 de abril de 1869, para o exercicio de 1868-1869.

Ministerio da Justiça

§ 6º. Ajudas de custo a Juizes de Direito e Municipaes	15:000\$000
--	-------------

Ministerio da Marinha

§ 9º. Batalhão Naval	77:218\$058
§ 12. Arsenaes	2.856:299\$025
§ 14. Força Naval	6.496:383\$981
§ 15. Navios desarmados	40:424\$827
§ 16. Hospitaes	176:255\$119
§ 19. Reformados	31:206\$994

§ 20. Obras	504:760\$701	
§ 21. Despezas extraordinarias e eventuaes	2.450:072\$805	12.632:621\$310

Ministerio da Guerra

§ 2º. Conselho Supremo Militar, Juntas de Justiça e Auditores	63:724\$260	
§ 6º. Arsenaes de Guerra, armazens de artigos bellicos, etc.	6.187:168\$017	
§ 7º. Corpo de Saude e hospitaes.	1.756:845\$686	
§ 8º. Quadro do Exercito	31.482:109\$772	
§ 15. Diversas despezas e eventuaes	5.025:821\$577	
Repartições de Fazenda	157:266\$060	44.672:935\$372

Ministerio da Fazenda

§ 2º. Juros da divida interna fundada	4.058:935\$000	
§ 4º. Caixa da Amortisação e filial da Bahia	134:662\$000	
§ 16. Despezas eventuaes, sendo 1.084:624\$555 para differenças de cambio	6.875:376\$445	
§ 17. Premios, desconto de bilhetes da Alfandega, etc.	4.320:000\$000	
§ 19. Obras	150:000\$000	
Adiantamento da garantia de 2% provincias á Estrada de Ferro de S. Paulo, na forma do Aviso do Ministerio da Agricultura de 15 de junho de 1867 e do Dec. n. 2499 de 29 de outubro de 1859	471:117\$000	16.010:090\$445

Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas

§ 9º. Illuminação publica	148:816\$720	
		<u>73.479:464\$047</u>

Rio de Janeiro, em 4 de agosto de 1869.

Visconde de Itabaraby.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1656 — DE 4 DE AGOSTO DE 1869

Concede a companhia paulista da estrada de ferro de Jundiáhy a Campinas os mesmos favores de que goza a companhia ingleza da estrada de ferro de Santos a Jundiáhy, com excepção da garantia de juros

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

Art. 1º. Fica o Governo autorizado a conceder á companhia paulista da estrada de ferro de Jundiáhy a Campinas os mesmos favores concedidos á companhia ingleza da estrada de ferro de Santos a Jundiáhy, com a excepção da garantia de juros.

Art. 2º. Igual favor é concedido á companhia que organizar-se para o prolongamento da mesma estrada de ferro da cidade de Campinas á do Rio Claro, da Provincia de S. Paulo.

Art. 3º. Ficam revogadas as disposições em contrario.
Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio de Rio de Janeiro, em 4 de agosto de 1869, 48ª da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

AVISO N. 20 — DE 10 DE AGOSTO DE 1869

Declara ao Presidente da Provincia de S. Paulo que a Companhia Paulista, contractante da construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Jundiáhy a Campinas, em virtude de lei provincial, poderão ser tambem concedidos isenções e favores do Governo Geral.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 20 — Rio de Janeiro, 10 de agosto de 1869.

Accuso o recebimento do seu officio de 4 de junho ultimo, com a cópia do contracto que por essa presidencia foi celebrado com a Companhia Paulista para o prolongamento da Estrada de Ferro dessa Provincia, de Jundiáhy até Campinas, segundo o Aviso de 24 de abril que declarou caber nas attribuições do Governo Provincial a celebração do referido contracto, não incluindo nelle aquelles favores e isenções que dependessem de acto do Poder Legislativo Geral e por que, pela Resolução novissima da Assembléa Geral Legislativa fosse o Governo Geral autorizado a concedel-os pela maneira que nella se determina, assim o communico a V. Ex. para conhecimento dessa Empresa, que por si ou por Procurador com poderes necessarios poderá obter do Governo Imperial os favores e isenções estabelecidos nessa Resolução.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 32 — DE 30 DE AGOSTO DE 1869

Declara que o Governo está providenciando sobre o augmento do tram rodante e encerramento das contas da Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 32 — Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1869.

Com o officio de V. Ex. sob n. 81 de 12 do corrente, foi presente a este Ministerio o Relatorio do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia concernente ao mez de julho proximo findo, e, ponderando o mesmo Engenheiro não só a necessidade de ser augmentado o trem rodante da dita Estrada, como ainda a urgencia de uma decisão relativa ao encerramento das contas; declara-lhe V. Ex. que o Governo Imperial já providenciou sobre taes assumptos e do resultado opportunamente se lhe dará conhecimento.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 19 — DE 31 DE AGOSTO DE 1869

Torna extensiva á Estrada de Ferro da Bahia a Alagoinhas, a autorisação concedida á Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco para levar á conta do custeio a differença de cambio pela remessa para Londres da receita liquida da Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 19 — Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1869.

Em resposta ao seu officio de 12 do corrente, acompanhado do relatorio sobre as contas da receita e despeza de custeio da Estrada de Ferro dessa Provincia, concernente ao mez de junho findo, declaro a V. Ex., que fica desta data em diante extensiva á Estrada de Ferro da mesma Provincia, a doutrina estabelecida no Aviso incluso, por cópia, acerca da differença de cambio, pela remessa da receita liquida da Estrada de Ferro de Pernambuco, prevenindo a V. Ex., porém, que esta medida não regulará de nenhum modo os factos anteriores.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 20 — DE 31 DE AGOSTO DE 1869

Comunica ao Ministro brasileiro em Londres a decisão constante desta data sobre a inclusão nas contas de custeio da Estrada de Ferro da Bahia a Alagônhas da diferença de cambio pela remessa da renda líquida para Londres.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção

N. 20 — Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1869.

Communico a V. Ex. para seu conhecimento, que nesta data resolvi fazer extensiva á Estrada de Ferro da Bahia, a doutrina estabelecida em Aviso de 30 de Janeiro passado, mandando incluir nas contas da receita e despeza da Estrada de Ferro do Recife, a diferença de cambios, provenientes de remessa de fundos, ficando, porém, estabelecido que esta medida só tem vigor da data do referido Aviso.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antônio Fernandes Leão.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres

DECRETO LEGISLATIVO N. 1728 — DE 29 DE SETEMBRO DE 1869

Autorisa o Governo a conceder isenção de direitos á sociedade denominada — Vehiculos Economicos — e á empresa de uma via-ferrea entre Barroquinha e o Engenho da Conceição, na Provincia da Bahia.

Hei por bem Sancioniar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1º. O Governo fica autorizado a conceder á sociedade denominada — Vehiculos Economicos —, estabelecida na cidade da Bahia, isenção de direitos para todo o material importado e que se importar para a construcção da linha ferrea da cidade baixa a Ilapagipe, cessando esta isenção logo que esteja construida a referida linha.

Art. 2º. De igual favor gozará a empresa que se encarregar da construcção de uma linha ferrea, que partindo da Barroquinha, na cidade alta, vá entroncar-se no Engenho da Conceição com a Estrada de Ferro de S. Francisco, passando pelo novo matadouro que se vai estabelecer no Engenho Retiro de propriedade da Camara Municipal.

Art. 3º. Esta isenção se estenderá aos ramaes que se construirrem destas duas linhas, e se regulará por uma tabella approvada pelo Governo, na qual se designará todos os objectos necessarios para a sua construcção.

Art. 4º. Revogam-se as disposições em contrario.

Joaquim Antônio Fernandes Leão, 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 vinte e nove de setembro de mil oitocentos

sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1738 — DE 9 DE OUTUBRO DE 1869

Autorisa o Governo a conceder ao bacharel Bento José da Costa Junior, isenção de direitos de importação a todos os objectos destinados á empresa de uma linha ferrea da cidade do Recife, á povoação de Jaboatão, na Provincia de Pernambuco.

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

Art. 1º. Fica o Governo autorizado a conceder ao bacharel Bento José da Costa Junior, isenção de direitos sobre os objectos de que trata a condição do contracto celebrado por elle com a presidencia da Provincia de Pernambuco, para a construcção de uma linha ferrea da cidade do Recife á povoação de Jaboatão.

Parágrapho unico. O Governo fixará préviamente a quantidade e qualidade dos objectos favorecidos com a isenção; a qual quanto ao carvão de pedra não poderá exceder ao prazo de 10 annos.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrario.

Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em nove de outubro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1739 — DE 9 DE OUTUBRO DE 1869

Autorisa o Governo a conceder á empresa que se organisar para construir o ramal ferreo do Rio Grande á cidade de Jacarehy, na Provincia de São Paulo, os mesmos favores concedidos á Companhia Inglesa de Jundiahy a Santos, com excepção da garantia de juros.

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

Art. 1º. Fica o Governo autorizado a conceder á empresa que se organisar para construir o ramal ferreo do Rio Grande á cidade de Jacarehy, na Provincia de S. Paulo, os mesmos favores concedidos á Companhia Inglesa de Jundiahy a Santos, com excepção da garantia de juros.

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

Joaquim Antão Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e

Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em nove de outubro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antônio Fernandes Leão.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1750 — DE 20 DE OUTUBRO DE 1869

Determina que a Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 continue em vigor no exercicio de 1869 a 1870, com as alterações abaixo declaradas, emquanto não for promulgada a respectiva Lei de Orçamento.

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

Art. 1º. A Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, decretada para os exercicios de 1867 a 1868 e 1868 a 1869, continuará em vigor no exercicio de 1869 a 1870, emquanto não for promulgada a respectiva Lei de Orçamento, com as seguintes alterações:

§ 1º. Além dos direitos de importação (exceptuados os addicionaes) que pagam as mercadorias estrangeiras despachadas para consumo, cobrar-se-hão mais do 1º de janeiro de 1870 em diante 40 % da quantia em que importarem os mesmos direitos, sendo, porém, este augmento cobrado na razão de 30 % para as mercadorias, cujas taxas foram elevadas na nova tarifa em virtude da autorisação da base 5ª do art. 9º da Lei de 26 de setembro de 1867.

A referida porcentagem será annualmente alterada pelo Governo na razão inversa da subida do cambio acima de 18, publicada a alteração com tres mezes de antecedencia; cessando naquella época (1º de janeiro de 1870) a autorisação dada pelo § 1º do art. 9º da mencionada Lei para cobrança de 45 % dos direitos de importação em moeda de ouro pelo valor legal

§ 2º. Cobrar-se-ha tambem do mesmo dia em diante um imposto addicional de 5 % sobre generos da tabella C, que acompanha a nova tarifa; ficando igualmente elevado a 5 % o imposto addicional do 2 % que pagam os da tabella B e o expediente dos generos livres de direitos de consumo.

§ 3º. Fica elevado o imposto de ancoragem a quinhentos réis por tonelada sobre navios procedentes de portos estrangeiros, continuando em vigor as mais disposições do Decreto n. 928 de 5 de março de 1852 e Regulamento de 19 de setembro de 1860, e abolidas as isenções concedidas ás diversas Companhias de vapores, salvas as obrigações provenientes de ajustes internacionaes, que actualmente existam.

A isenção do imposto de ancoragem de que gosam as embarcações nacionaes, que fazem o serviço de cabotagem, não é extensiva ás embarcações estrangeiras que se empregam no mesmo serviço.

§ 4º. Em substituição do imposto que pagam actualmente as mercadorias a titulo de doca e de capatacias, o Governo fixará e

cobrará uma taxa pelo serviço de descarga e embarque de mercadorias nas Alfandegas e seus trapiches segundo o peso e capacidade dos volumes. Poderá igualmente diminuir ou abolir os dias de estada livre para os generos armazenados, estabelecendo neste ultimo caso uma taxa pela demora dos volumes nos armazens, tendo em attenção a mesma base do peso e da capacidade. Estes serviços poderão ser contractados com alguma Companhia que offereça garantias.

§ 5º. Ficam abolidos os direitos de reexportação e baldeação, o do dizimo do municipio, o expediente de 1|2 % dos generos nacionaes transportados de umas para outras provincias, e o de 3 % dos generos estrangeiros despachados para consumo, e navegados com carta de guia, a começar do 1º de janeiro de 1870.

§ 6º. Fica igualmente abolido o imposto de dizima de chancelaria, e o que creou a Lei de 26 de setembro de 1867 sobre vencimentos, pensões, etc. A's pessoas sujeitas a este ultimo fica extensivo o imposto pessoal.

§ 7º. O imposto a que se refere o Decreto n. 1849 de 10 de dezembro de 1856, art. 1º ns. 3 e 4, fóra dos limites da cidade demarcados para a cobrança de decima urbana, só será applicado aos carros que andam a frete.

§ 8º. Na avaliação da taxa proporcional do imposto de industria e profissão não se levará em conta o valor dos instrumentos de produção.

§ 9º. Fica prorogado durante o prazo da presente Resolução a autorisação concedida ao Governo para alterar os regulamentos das Repartições de Fazenda, promulgados em virtude da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867.

§ 10. E' o Governo autorizado para alterar o Regulamento do sello ultimamente publicado, para o fim de incluir nelle novos e velhos direilos de mercês pecuniarias.

§ 11. Fica o Governo igualmente autorizado a fazer quoesquer operações de credito para preencher o *deficit* que possa resultar da receita arrecadada para a despeza votada no exercicio da presente Lei; e bem assim as que forem necessarias para o fim de consolidar a divida fluctuante na parte que julgue conveniente.

§ 12. Fica tambem o Governo autorizado a despender no corrente exercicio com o pagamento de dividas de exercicios findos até quinhentos contos de réis.

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

O Visconde de Itaborahy, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, aos vinte de outubro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragesimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica e Sua Magestade o Imperador.

Visconde de Itaborahy.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1758 — DE 23 DE OUTUBRO DE 1869

Autorisa o Governo a conceder a James B. Bond isenção de direitos de todo o material necessario para o assentamento de trilhos de ferro nas ruas e arrabaldes da Capital da Provincia do Pará, e para a construcção de uma Estrada de Ferro entre a mesma Capital e a cidade de Bragança.

Hei por bem Sancionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1º. Fica o Governo autorizado a conceder a James B. Bond: primeiro, isenção de direitos sobre todo o material necessario á empresa que tem por fim o assentamento de trilhos de ferro nas ruas e nos arrabaldes da Capital da Provincia do Pará para o transitio de vehiculos destinados ao transporte de passageiros e á conducção de cargas; segundo, a construcção de uma Estrada de Ferro entre a mesma Capital e a cidade de Bragança.

Art. 2º. O Governo determinará préviamente a quantidade e qualidade dos materiaes, ácerca dos quaes deve tornar-se effectiva a isenção.

Art. 3º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Joaquim Antão Fernandes Leão, 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 vinte e tres de outubro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

DECRETO N. 4428 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1869

Conceda favores á companhia Paulista da estrada de ferro de Jundiahy a Campinas, da provincia de S. Paulo

Em virtude do que dispõe o decreto n. 1656 de 4 de agosto do corrente anno:

Hei por bem conceder á companhia Paulista, organisaada para a construcção da estrada de ferro do Jundiahy até Campinas, na provincia de S. Paulo, os favores constantes das clausulas que com este baixam, assignadas por Joaquim Antão Fernandes Leão, 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, 27 de outubro de 1869, 48º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Clausulas a que se refere o decreto n. 4.428, de 27 de Outubro de 1869

1.ª Durante o tempo do privilegio concedido á companhia paulista pelo contracto por ella celebrado com a presidencia da provincia de S. Paulo, para a construcção da linha ferrea entre Jundiahy e Campinas, o governo não concederá emprezas de outros caminhos de ferro dentro da distancia de 5 leguas de 18 ao grão, tanto de um como de outro lado, e na mesma direcção dessa linha, salvo se houver accôrdo com a companhia.

2.ª O governo concederá á companhia gratuitamente os terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim os comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito para os trabalhos de construcção da estrada de ferro, estações, armazens e mais obras.

Tambem o governo lhe concederá gratuitamente o uso das madeiras e outros materiaes existentes nos terrenos devolutos e nacionaes, e de que a companhia tiver precisão para a construcção do caminho de ferro.

Não terá, porém, a companhia o direito de vender ou dispôr de taes madeiras ou materiaes sem o consentimento do governo.

Os favores deste artigo são extensivos aos canaes e caminhos transversaes, estradas ordinarias, etc., que possam ser construidas pela companhia.

3.ª Ficam isentos de direitos de importação, dentro do prazo marcado para a conclusão das obras, e nos dez annos que a ella immediatamente se seguirem, os brillos, machinas, materiaes e instrumentos que se destinarem á mesma construcção, e bem assim os carros, locomotivas, vagões e suas pertencas necessarios para os trabalhos da empreza.

A mesma isenção é concedida ao carvão de pedra, coque ou outro combustivel pelo espaço de 33 annos, contados da data da formação da companhia.

O gozo destes favores fica sujeito aos regulamentos fiscaes, para o fim de evitar qualquer abuso.

Organisar-se-ha uma conta dos valores assim obtidos do Thesouro Nacional que tenham de ser restituídos pela companhia ao governo nos casos especificados.

4.ª Os nacionaes empregados na construcção desta linha ferrea gosarão da isenção do recrutamento, bem como do serviço da guarda nacional; e os estrangeiros participarão de todas as vantagens que por lei são e forem concedidas aos colonos uteis e industriosos.

5.ª Só gosarão das sobreditas isenções os nacionaes empregados pela companhia, que estiverem incluídos em uma lista entregue todos os mezes ao presidente da provincia, assignada pelo director, não podendo, passado o primeiro semestre, ser nella contemplado o individuo que não tiver tres mezes de effectivo serviço.

Convencida a companhia de qualquer abuso sobre este assumpto, sem detrimento do serviço publico, poderá ser multada na quantia de 4:000\$, e perderá mesmo este favor no caso de reincidencia, se o governo julgar conveniente.

6.ª Se a companhia descobrir na linha de seu privilegio minas de carvão, pedra calcarea, ferro, chumbo, cobre, ou quaesquer outras, mesmo de metaes preciosos, poderá exploral-as, sem prejuizo

dos direitos adquiridos por outros, devendo dar parte immediatamente ao governo, para que lhe sejam demarcadas as datas, e estipuladas as condições do seu gozo.

Outrossim, se a companhia desejar obter alguma concessão ou compra de terras devolutas para remunerar os operarios que empregar ou para alguma empresa agricola, dirigir-se-ha ao governo para obtel-o nos termos mais favoraveis permittidos pelas leis ou regulamentos de governo.

Para o fim de explorar boas minas, ou cultivar boas terras, formará companhias separadas, afim de que os interesses e contas da estrada de ferro sejam inteiramente distinctos de taes empresas.

Estas companhias pagarão ao Estado os mesmos direitos que pagam os particulares.

Palacie do Rio de Janeiro, 27 de outubro de 1869. — *Joaquim Antônio Fernandes Leão.*

DECRETO N. 4429 — DE 27 DE OUTUBRO DE 1869

Approva as alterações feitas em varios artigos dos estatutos da Companhia União Valenciana.

Atendendo ao que Me requereu a Companhia União Valenciana, devidamente representada, e de conformidade com a minha immediata resolução de 23 do corrente mez, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 14 do referido mez, Hei por bem approvar as alterações feitas pela assemblea geral dos accionistas da mesma Companhia nos arts. 45, 47, 49 e 54 dos estatutos a que se refere o Decreto n. 3945 de 11 de setembro de 1867.

Joaquim Antônio Fernandes Leão, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacie do Rio de Janeiro, em vinte sete de outubro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Joaquim Antônio Fernandes Leão.

Alterações a que se refere o Decreto n. 4429 de 27 de outubro de 1869

1°. Ao artigo 45, depois do primeiro membro, acrescente-se: "A Provincia do Rio de Janeiro, porém, quando accionista, poderá nomear procurador, ainda mesino não accionista, para os fins designados neste artigo".

A ultima parte do artigo como se achá.

2°. Ao artigo 47, acrescente-se: "Exceptua-se a Provincia do Rio de Janeiro, quando accionista, devendo os seus votos ser contados do seguinte modo: um voto por cada dez acções até as cem primeiras, e dahi por diante um voto por cada trinta acções até o máximo de quarenta votos".

3°. Ao artigo 49, acrescente-se: "Exceptua-se a Provincia do Rio de Janeiro, quando accionista, que poderá ser representada por

qualquer pessoa de sua livre nomeação, ainda mesmo não accionista".

4º. Ao artigo 54, acrescenta-se: "Quando os dividendos excederem a 7 %, poderá a Companhia empregar uma parte do excesso, fixada pela Directoria para formar um fundo de amortisação destinado ao resgate das acções da Provincia; e poderá tambem destinar outra parte igualmente fixada pela Directoria para promover e auxiliar a abertura ou melhoramento de estradas vicinaes que sejam convergentes para as estações da Companhia". — Antonio Carlos Ferreira, Presidente. — José de Almeida Ribeiro Junior, Secretario.

AVISO N. 53 — DE 29 DE OUTUBRO DE 1869

Exige informações do Engenheiro Fiscal da Imperial Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis sobre a receita e despeza da referida Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 53 — Rio de Janeiro, 29 de outubro de 1869.

Tenho presente o officio, que V. S. me dirigio em 18 do corrente, acompanhado dos mappas demonstrativos da receita e despeza da Companhia de Navegação a Vapor e Estrada de Ferro de Petropolis no mez de setembro ultimo.

Em resposta declaro-lhe que, quando tiver de informar sobre a parte da receita da mesma Companhia deve indicar quaes as fontes que podem ainda ser mais vantajosamente exploradas.

Quanto á parte da despeza, convém que tambem informe quaes as que podem ser diminuidas, principalmente ás que dizem respeito ao material rodante, quer ao fluctuante.

Deus Guarde a V. S.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Petropolis.

AVISO N. 39 — DE 16 DE NOVEMBRO DE 1869

Declara que o Superintendente da Estrada de Ferro de Pernambuco não é obrigado a consultar o Engenheiro Fiscal antes de effectuar qualquer transacção, ou remessa de fundos para Londres.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 39 — Rio de Janeiro, 16 de novembro de 1869.

A vista do que Me representou o Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia e em additamento ao meu Aviso de 22 de Julho ultimo sob n. 25, declaro a V. Ex., para fazer constar ao mesmo Superintendente e ao Engenheiro Fiscal, que as despezas provenientes das differenças de cambio, levadas á conta do custeio, estão sujeitas, como outra qualquer, á fiscalisação dos agentes do

Governo, mas não se entende por isso que o Superintendente seja obrigado, antes de effectuar qualquer transacção, ou remessa de fundos para Londres, a consultar previamente o Engenheiro Fiscal, e esperar por sua autorisação.

Deus Guarde a V. Ex.

Joaquim Antão Fernandes Leão.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

DECRETO N. 4442 — DE 24 DE DEZEMBRO DE 1869

Autorisa o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, para applicar ás despezas de varias verbas deficientes do exercicio de 1868-1869, a quantia de 1.040:667\$950, resultante das sobras dos §§ 4º, 8º, 10, 12, 13, 14, 17, 18 e 19 do art. 8º da respectiva Lei de Orçamento.

Sendo insufficientes as quantias votadas nos §§ 1º, 3º, 5º, 11, 15 e 16, art. 8º da Lei de Orçamento n. 1507 de 26 de setembro de 1867, para as despezas durante o exercicio de 1868-1869 com as verbas — Secretaria de Estado, Acquisição de plantas, sementes e outros objectos agricolas, Eventuaes, Estrada de Ferro de D. Pedro II, Telegraphos e Terras Publicas e Colonisação; — Tendo ouvido o Meu Conselho de Ministros, e de conformidade com o artigo 13 da Lei n. 1477 de 9 de setembro de 1862: Hei por bem Autorisar o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para applicar ás referidas despezas a quantia de 1.040:667\$950, formada das sobras que deixaram os serviços a que se referem os §§ 4º, 8º, 10, 12, 13, 14, 17, 18 e 19 do mencionado artigo 8º; como tudo se vê das tres demonstrações juntas; dando-se disto conhecimento ao Poder Legislativo na sua proxima reunião.

Paulino José Soares de Souza, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio, e interinamente dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte quatro de dezembro de mil oitocentos sessenta e nove, quadragésimo oitavo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Paulino José Soares de Souza.

A

Demonstração das sobras existentes nas verbas dos §§ 4º, 8º, 10, 12, 13, 14, 17, 18 e 19, art. 8º da Lei de Orçamento pertencente ao exercicio de 1868-1869, e que tem de ser applicadas aos "deficits" que se deram em outras rubricas do mesmo exercicio, a que se refere o decreto desta data.

ART. 8º

§ 4º. Auxilio ao Dr. Martius	4:000\$000
§ 8º. Corpo de Bombeiros	4:000\$000

§ 10. Garantia de juros ás Estradas de Ferro	392:563\$975
§ 12. Obras publicas geraes e auxilio ás provin- ciaes	101:459\$610
§ 13. Obras publicas do municipio	187:059\$500
§ 14. Esgoto da cidade	32:265\$000
§ 17. Catechese e civilisação de indios	6:786\$108
§ 18. Subvenção ás Companhias de navegação a vapor	297:803\$757
§ 19. Correio Geral	15:050\$000
Total	1.040:667\$950

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de dezembro de 1869. —
Paulino José Soares de Souza.

B

Demonstração da despesa com as verbas dos §§ 1º, 2º, 5º, 11 a 15 e 16, art. 8º da Lei de Orçamento para o exercicio de 1868-1869, e dos "deficits" que nellas se verificam; a que se refere o decreto desta data sob n. 4442

VERBAS	DEFICIT
§ 1º	
Importancia da despesa pela verba — Secretaria de Estado, sendo:	
Com o pessoal	133:451\$643
Objectos para o expediente, compra de livros, e impressões, inclusive a do relatorio	58:713\$566
Despezas miudas	2:509\$791
	<hr/>
	194:675\$000
Credito da Lei	150:000\$000
	<hr/>
	44:675\$000

§ 3º

Importancia da despesa pela verba — Acquisição de plantas, sementes e outros objectos agricolas — sendo:	
Com a traducção e impressão da obra intitulada "Tratado da cultura da canna de assucar", por D. Alvaro Reynoso	6:272\$750
Com a compra de sementes para serem distribuidas por lavradores, e de mudas de canna de assucar para a Provincia da Bahia, assim como pelo fretamento de navios destinados ao transporte das ditas cannas	26:795\$510

Com a aquisição e acclimação da quina peruana e outras des- pezas	6:479\$500	
	<u>39:547\$760</u>	
Credito da Lei	20:000\$000	19:547\$760

§ 5°

Importancia da despesa pela verba — Eventuaes —, sendo:		
Com os serviços das ultimas expo- sições de Paris e Hamburgo ..	6:905\$517	
Com passagens, impressões e ou- tras despesas imprevistas ...	8:181\$587	
Com gratificações extraordinarias e substituições de empregados	4:781\$146	
	<u>19:868\$250</u>	
Credito da Lei	10:000\$000	9:868\$250

§ 11

Importancia da despesa pela verba — Estrada de Ferro de D. Pe- dro II —, sendo:		
Com o pessoal	1.105:509\$998	
Obras novas	322:223\$440	
Material e objectos de consumo ..	327:092\$299	
Despezas diversas	217:955\$147	
Ditas constantes dos balancetes enviados pela Delegacia do Thesouro em Londres	616:870\$386	
	<u>2.589:651\$270</u>	
Credito da Lei	2.000:000\$000	589:651\$270

§ 15

Importancia da despesa pela verba — Telegraphos —, sendo:		
Com o pessoal pago na Côte ...	128:934\$950	
Estações e conservação das linhas	60:327\$724	
Objectos para este serviço, impres- sões diversas e outras despe- zas	8:986\$253	
Transporte de cabos telegraphicos e passagens a empregados ...	4:627\$500	
Distribuido ás provincias	17:533\$933	
Credito aberto na Delegacia do The- souro em Londres para a com-		

pra da objectos necessarios a este serviço	49:415\$500	
	<u>269:724\$960</u>	
Credito da Lei	230:000\$000	39:724\$960

§ 16

Importancia da despeza pela verba — Terras publicas e colonisação —, sendo:		
Com o pessoal da agencia official de colonisação nesta Côrte ..	8:679\$357	
Com o material da mesma agencia. A Sociedade Colonisadora de 1849, em Hamburgo, e que é paga na Côrte, segundo os respectivos contractos	27:297\$671	
Publicações a favor da colonisação	41:000\$000	
Despezas com as colonias do Mueury	21:114\$625	
Passagens a empregados e a imigrantes que seguiram para diferentes provincias	26:187\$930	
Ajudas de custo a engenheiros, servicos em Nieheroy com a medição de terras dos indios de S. Lourenço, e outras despezas	21:742\$325	
Despezas com a immigração nas provincias, e pagas pela Delegacia do Thesouro em Londres	10:088\$386	
	<u>1.127:251\$586</u>	
Credito da Lei	1.283:361\$880	
	<u>716:320\$000</u>	
	567:041\$880	
A deduzir: importancia do deficit nesta verba, que fica dependente de resolução da assemblea geral, como se vê da exposição que acompanha o Decreto n. 4442	229:841\$170	337:200\$710
Total	<u>1.040:667\$950</u>	

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de dezembro de 1869. —
Paulino José Soares de Souza.

G

Demonstração das sommas que se tem de tirar dos §§ 4º, 8º, 10, 12, 13, 14, 17, 18 e 19, do art. 8º da Lei de Orçamento pertencente ao exercicio de 1868-1869, para occorrer aos deficits dos

§§ 1º, 3º, 5º, 11, 15 e 16 do mesmo artigo, a que se refere o Decreto desta data sob n. 4442.

Para fazer face ao deficit do § 1º, verba — Secretaria do Estado —, e de que trata a demonstração B, será tirada do § 10, verba — Garantia de juros ás Estradas de Ferro —, a quantia de		44:675\$000
Para o deficit do § 3º, verba — Aquisição de plantas, sementes e outros objectos agricolas da mesma verba —, Garantia, etc.		19:547\$760
Para o deficit do § 5º, verba — Eventuaes da mesma verba —, Garantia, etc.		9:868\$250
Para o deficit do § 11, verba — Estrada de Ferro de D. Pedro II —, do § 10, Garantia, etc.	318:472\$965	
Do § 18 — Subvenção ás Companhias de Navegação	271:178\$305	589:651\$270
<hr/>		
Para o deficit do § 15, verba — Telegraphos:		
Do § 18 — Subvenção, etc.	26:625\$452	
Do § 19 — Correio Geral	13:099\$508	39:724\$960
<hr/>		
Para o deficit do § 16, verba — Terras publicas e colonisação — será tirada:		
Do § 4º — Auxilio ao Dr. Martius, a quantia de	4:000\$000	
Do § 8º — Corpo de Bombeiros	4:000\$000	
Do § 12 — Obras publicas geraes, etc.	401:139\$610	
Do § 13 — Inspecção geral das obras do municipio	187:059\$500	
Do § 14 — Esgotos da cidade	32:265\$000	
Do § 17 — Catechese, etc.	6:786\$108	
Do § 19 — Correio Geral	1:950\$492	337:200\$710
<hr/>		
Total		1.040:667\$950

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de dezembro de 1869. —
Paulino José Soares de Souza.

1870

AVISO N. 1 — DE 12 DE JANEIRO DE 1870

Autorisa reduções nas tabellas 2, 15 e 16 das tarifas da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1870.

Elmo. e Exmo. Sr. — Em resposta ao officio de V. Ex. de 28 do mez passado sob n. 68, declaro-lhe que fica approvada a deliberação que tomou de autorisar as reduções das tabellas ns. 2, 15 e 16 das tarifas da Estrada de Ferro dessa Provincia, propostas pelo Engenheiro Fiscal de accôrdo com o respectivo Superintendente. Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 3 — DE 13 DE JANEIRO DE 1870

Approva o projecto e orçamento para a construcção das obras das estações da Conceição, Vargem Alegre, do Pinheiro e Volta Redonda da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 13 de janeiro de 1870.

Em solução ao seu officio n. 224, de 14 do corrente, declaro a V. S. que approvo o projecto das obras das estações da Conceição, na 3ª Secção e da Vargem Alegre, do Pinheiro e da Volta Redonda na 4ª, cujo orçamento, segundo informa V. S., monta a 27:000\$000.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 1 — DE 19 DE JANEIRO DE 1870

O arbitramento instituido na condição 15^a do contracto de 26 de abril de 1857 deve ser feito por simples conferencia dos arbitros sem forma de juizo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 4^a Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, em 19 de janeiro de 1870.

Illmo. e Exmo: Sr. — Em resposta ao officio de 14 do corrente mez, em que V. Ex. consulta se deve ser instituido o juizo arbitral nos termos da condição 15^a do contracto de 26 de abril de 1857, para que possa ter lugar o arbitramento; ou se este deve ser dado sem forma de juizo, e por meio de simples conferencia dos arbitros; como parece deduzir-se da condição 13^a do mesmo contracto: declaro-lhe que, não se referindo as citadas condições ás formalidades estabelecidas na legislação commercial para o julgamento arbitral, e convindo, além disso, que haja toda a celeridade nos processos administrativos, a commissão a cargo de V. Ex. deverá proceder por meio de simples conferencia dos arbitros.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Joaquim de Souza Reis.

AVISO N. 3 — DE 21 DE JANEIRO DE 1870

Communica ao Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres que foi accetta a demissão pedida pelo Dr. Bento José Ribeiro Sobragy da commissão em que se acha naquella cidade.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2^a Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1870.

Em resposta ao officio de V. S. de 12 de novembro proximo findo, declaro que foi accetta a demissão pedida pelo Dr. Bento José Ribeiro Sobragy da commissão em que se acha nessa capital, e que V. S. lh'o fará constar, communicando-lhe, outrossim, que nesta data mando abonar-lhe a quantia de 3:000\$000 de ajuda de custa para sua volta.

Tomei em muita consideração o que V. S. expôz sobre a necessidade do auxiliar profissional que o coadjuve na solução das questões relativas ás Estradas de Ferro subvencionadas principalmente no bom exito das que vão ser submettidas ao juizo arbitral. Opportunamente será esta necessidade satisfeita.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 9 — DE 22 DE JANEIRO DE 1870.

Estabelece condições para o empréstimo de 150.000\$000, destinado à aquisição do material rodante para a Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 9 — Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1870.

Submetti ao conhecimento do Governo Imperial o objecto do officio que V. S. dirigio ao Ministerio ao meu cargo, em 8 de dezembro ultimo, ao qual acompanhou a carta de Mr. Binson, Presidente da Directoria da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, da mesma data e relativo ao empréstimo de 150.000\$000 autorisado pelo § 10 do artigo 8 da Lei n. 1507, de 26 de setembro de 1867, para o augmento do trem rodante da mesma Estrada.

E de tudo inteirado manda o mesmo Governo declarar a V. S. para sua intelligencia que, á vista do acto do Poder Legislativo não pôde ser effectuado o empréstimo senão mediante as seguintes condições:

1ª. De ser a referida somma exclusivamente applicada á aquisição de locomotivas e carros que forem indispensaveis áquella Estrada;

2ª. De pagar á Companhia o capital emprestado e o respectivo juro na razão de 7 % equivalente á porcentagem pelo Governo garantida á mesma Companhia, por prestações semestraes, que poderão ser deduzidas da somma necessaria para o complemento da garantia devida á Companhia, ficando ao arbitrio de V. S. estabelecer a quota de amortisação do capital emprestado nunca menos de 10 %.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 11 — DE 22 DE JANEIRO DE 1870

Trata da questão relativa ao augmento do trem rodante e obras addicionaes da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 11 — Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1870.

Accuso o recebimento do officio de V. S., sob n. 197, de 30 de novembro do anno findo, em additamento ao de 22 do mesmo mez sob o n. 192, que acompanhou a cópia da resposta por V. S. dada á carta de Mr. Sampson, Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, sobre as questões do augmento do trem rodante necessario á dita Estrada e sobre obras addicionaes.

Em sua resposta V. S., firmando-se na doutrina estabelecida pelo Governo em differentes avisos, declarou-lhe não poder resolver por si a questão. Entende, porém, que ella não pôde ser decidida

senão por arbitragem, porquanto creço que a Companhia está longe de querer entrar em ajustes com o Governo para resolvê-la.

Approvo o seu procedimento e a resposta que deu á carta de Mr. Sampson, notando somente que a respeito do material rodante se possa suscitar duvida sobre o bom direito do Governo exigir que a Companhia o augmente, á sua custa, á vista da terminante disposição da clausula 6ª do accôrdo celebrado em 24 de outubro de 1868 entre o Engenheiro Fiscal daquela Estrada e o Superintendente da Companhia para a acceitação definitiva da mesma Estrada.

O Governo permanece no pensamento de não ceder cousa alguma a este respeito e considerando que seu direito não soffra contestação em presença da referida clausula, não póde admitir arbitramento sobre ella.

Quanto ás obras adicionais não ha effectivamente meios de resolver as questões que se suscitarem senão por arbitramento. Cumpre, porém, que este não seja por nós provocado, mas accetso a Companhia, firmando-se na concessão primitiva, o exigir.

O que tudo communico para sua intelligencia, porquanto tendo-se inaugurado o juizo arbitral somente para as questões das deducções por V. S. feitas nas contas do 1º semestre do anno proximo passado, V. S. na sua correspondencia allude a outras questões sujeitas ao arbitramento.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 13 — DE 22 DE JANEIRO DE 1870

Firma a intelligencia de intervenção do terceiro arbitro no caso de arbitramento.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 13 — Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1870.

Estou inteirado pelos officios de V. S. de 22 de outubro e 4 de novembro do anno proximo passado do estado do processo de arbitramento provocado pela Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo para a questão por ella suscitada sobre os descontos que V. S. mandou fazer na conta das despesas do primeiro semestre do anno proximo passado.

Approvo o procedimento de V. S. em relação a este assumpto e confio empregará no proseguimento do processo toda a sua attenção, esforçando-se para que sejam inaugurados os trabalhos dos arbitros quanto antes.

Acompanhou o seu officio de 4 de novembro copia de uma carta que em data de 28 de setembro proximo passado lhe dirigio o Presidente da respectiva Directoria.

No intuito de justificar a recusa do nome do Conselheiro do Estado Barão de Bom Retiro por V. S. proposto para 3º arbitro, soccorreu-se o mesmo Presidente á circumstancia de ser o dito Barão domiciliario nesta Côrte e a necessidade de ser o julgamento proferido pelos tres arbitros.

Firma esta intelligencia na alteração da clausula 26ª da concessão autorizada pelo Decreto n. 2569, de 7 de abril de 1860, persuadindo-se de que tal attenção, dispensando a Companhia de leg. escriptorio no Rio de Janeiro, modificou essencialmente nesta parte a referida clausula 30ª.

Não pôde o Governo Imperial admitir semelhante intelligencia, e V. S. o fará constar á mesma Directoria para que se não firme o precedente, tirando-se do seu silencio argumento para o futuro.

Em primeiro logar não é verdadeira a doutrina sustentada pela Directoria de que o processo de arbitramento deve ser inaugurado perante os tres arbitros porquanto ella implicitamente reconhece que antes do Decreto de 7 de abril de 1860 o terceiro arbitro escolhido pela sorte, ou devia residir no Brasil ou a elle vir, o que não seria possivel se o processo começado em Londres tivesse de ser julgado pelos tres arbitros simultaneamente.

Dispensando a Companhia de ter escriptorio, nesta Corte, o Decreto de 1860 não a exonerou da obrigação de o ter em S. Paulo, onde, effectivamente, se acha estabelecida e nem a clausula 30ª da concessão primitiva fala da cidade do Rio de Janeiro, mas do Brasil.

Portanto, é incontestavel que, modificando a clausula 26ª da concessão primitiva o Decreto de 1860, em nada alterou a clausula 30ª que poderia existir mesmo quando a 26ª fosse completamente supprimida, e por consequença que a redacção da clausula 30ª não autorisa a intelligencia de que a decisão arbitral será sempre dada pelos arbitros, funcionando conjuncta e simultaneamente.

O voto do terceiro arbitro é decisivo, como preceitua clara e terminantemente a mencionada clausula; mas se este arbitro funcionar logo a principio, juntamente com os dous primeiros, a opinião destes será nulla, embara se accordem, desde que o voto decisivo fôr contrario a este accôrdo, o que é absurdo, porquanto o terceiro arbitro cuja jurisdicção pôde provir da sorte, não deve ter senão o poder de desempalar, e nunca de annullar os votos accordes dos dous arbitros, immediatamente nomeados pelas partes contractantes.

Em todos os processos submettidos á arbitragem a missão do terceiro arbitro é decidir a questão collocada pela desintelligencia dos primeiros no estudo primitivo. Desapparece, não tem razão de ser desde que se harmonisam dous arbitros.

E' evidente, portanto, que na arbitragem só ha dous grãos de julgamento, quando os dous arbitros não chegam a um accôrdo, o que demonstra á evidencia que a interferencia do terceiro não é simultanea, mas successiva.

Foi sempre esta a nossa jurisprudencia; é este o costume estabelecido entre nós e outra por consequença não podia ser a intelligencia do Governo Imperial ao redigir a mencionada clausula 30ª.

Em muitos actos identicos ao de que se trata encontra-se claramente ensinada esta doutrina; e, para não citar senão um exemplo, mas este decisivo, lembrarei o art. 13 do Decreto n. 1.929 de 27 de abril de 1857, que approvou o contracto para o serviço da empresa das casas da cidade do Rio de Janeiro, e o esgoto das aguas pluvias, actualmente a cargo da Companhia City Improvements, sendo de notar que o Ministro que referendou este, referendou tambem o Decreto n. 1.856 sobre o qual versa a questão.

Finalmente, ainda no artigo 13 do Decreto 3900 de 26 de junho

de 1867, expedido para a execução do artigo 3º da Lei n. 1350 de 16 de setembro de 1866, foi clara e terminantemente estabelecida esta doutrina.

Não é argumento aceitavel a difficuldade que poderia resultar desta intelligencia pela circumstancia de poderem estar archivados no escriptorio da Companhia em Londres documentos necessarios para a definitiva solução da questão.

Do processo concluido perante os dois primeiros arbitros devem constar esses documentos que serão a elle annexados ou em original ou em publica fórma, e demais nada obsta a que as partes interessadas lhe façam juntar copias authenticas das que entenderem indispensaveis para fazer valer seus direitos.

Deve a Companhia, portanto, ficar na intelligencia de que considerações de outra ordem fizeram V. S. desistir de sua proposta é que por consequencia em tempo algum semelhante precedentemente lhe aproveitará.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 2 — DE 25 DE JANEIRO DE 1870

Approva a redução da tabella n. 17 da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 25 de janeiro de 1870.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Fico inteirado, pelo seu officio de 14 do corrente, de ter V. Ex., de accôrdo com o Engenheiro Fiscal, alterado a tabella n. 17 das tarifas actualmente em vigor na Estrada de Ferro dessa Provincia.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 5 — DE 27 DE JANEIRO DE 1870

Declara ao Presidente da Provincia de Pernambuco que em solução ás considerações feitas pelo Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, acerca do Aviso de 16 de novembro de 1869 sobre as despezas provenientes das differenças de cambio, devem ser observados pelo referido funcionario os Avieos de 30 de janeiro, 22 de julho e 15 de novembro de 1869 e 130, de 2 de abril de 1862.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1870.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Com o officio de V. Ex. datado de 7 do mez passado sob n. 2. recebi a copia do officio reservado que endereçou a V. Ex. o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco por occasião de ler sciencia do Aviso deste Ministerio de 16 de novembro proximo findo, sobre despezas provenientes das differenças de cambio, levadas á conta de custeio da mesma Estrada.

Em resposta declaro a V. Ex. que o Governo Imperial não pôde annuir á proposta do mencionado Engenheiro Fiscal, convindo que este funcionario trate de cumprir o que a este respeito dispõem os Avisos de 30 de janeiro e de 22 de julho e de 16 de novembro do anno passado, de accordo com as suas Instrukções, e com o que está determinado no Aviso n. 130, de 2 de abril de 1862, sobre tomadas de contas.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 5 — DE 27 DE JANEIRO DE 1870

Declara que as contas de passagens fornecidas ao Governo na Estrada de Ferro de D. Pedro II. não devem ser cobradas, mas apenas escripturadas para os effeitos da fiscalisação da renda.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 2ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 27 de janeiro de 1870.

As despezas provenientes da passagem n'essa Estrada, concedidas por conta deste ou de qualquer dos outros Ministerios, deverão ser creditadas em conta corrente de cada um, não para o fim de serem cobradas, mas para a conveniente fiscalisação da renda da mesma Estrada; o que lhe communico para sua intelligencia e em resposta ao officio de V. S. de 10 de julho do anno findo, que acompanhou a conta das passagens concedidas por este Ministerio durante o 2º semestre de 1868.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 3 — DE 29 DE JANEIRO DE 1870

Approva a deliberação tomada pelo Presidente da Provincia da Bahia de mandar estudar a situação melindrosa da empresa da Estrada de Ferro Paraguassú e communica-lhe que não havendo mais motivos para a permanencia do Engenheiro Fiscal, é o mesmo dispensado dessa commissão.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 1870.

Pelo officio por V. Ex. dirigido ao Ministerio a meu cargo, em data de 18 do mez proximo findo, ficou inteirado o Governo Imperial da situação melindrosa da empresa da Estrada de Ferro denominada "Paraguassú", e a posição difficil dessa Presidencia em relação aos interesses da Provincia, empenhados na mesma empresa.

Comquanto meramente provincial tão importante questão, não pôde deixar de prender a attenção do mesmo Governo, que applaudindo a judiciosa deliberação que V. Ex. tomou de estudar a acuradamente, aguarda os resultados desses estudos na convicção de que é de maior conveniencia que a decisão final seja tomada de accordo com elle.

Seria talvez muito acertado pedir auxilio ás luzes e experiência do Conselho de Estado e para isto faz-se mister uma exposição circumstanciada dos negocios da empresa, com documentos que a V. Ex. parecerem necessários.

Certamente, á vista do que V. Ex. informou, a continuação do Engenheiro Fiscal, por parte do Governo não tem mais fundamento plausível e nesta conformidade em aviso ostensivo desta data, communico-lhe que fica elle dispensado da commissão de que se acha encarregado.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 4 — DE 31 DE JANEIRO DE 1870

Recusa approvação ao acto do Presidente da Provincia da Bahia accoitando a proposta do Superintendente da Estrada de Ferro da Bahia a Aluguelhas para alugar ao Governo o trapiche e a ponte de desembarque construidos pela mesma Companhia na praça do Riachuelo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1870.

Accuso o recebimento do officio de V. Ex. datado de 24 do mez proximo findo sob n. 15, em que communica-me haver approvado provisoriamente a proposta do Superintendente da Companhia da Estrada de Ferro dessa Provincia para alugar ao Governo o trapiche e a ponte de embarque construidos pela mesma Companhia na praça do Riachuelo, pagando-se 7% do capital despendido em sua construcção, e levando-se a receita e despeza respectiva á conta do custeio da Estrada.

Em resposta cabe-me declarar que o Governo Imperial sente divergir do pensamento de V. Ex. a respeito deste assumpto não só por entender que as condições propostas importam em augmento da garantia de juros para o que não está autorizado, como por não julgar conveniente misturar as contas de receita e despeza do trapiche e ponte, obras particulares da Companhia, com as da Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 3 — DE 5 DE FEVEREIRO DE 1870

Manda o Presidente da Província de Minas suspender a cobrança da taxa itineraria cobrada ao pessoal e material destinados á Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 5 de fevereiro de 1870.

Foi-me presente o officio de V. Ex. de 3 de setembro do anno passado, em que declara não estar habilitado para isentar os trabalhadores e o material destinado ás obras da Estrada de Ferro de D. Pedro II do imposto a que estão sujeitos em vista de lei e regulamentos provinciaes: em resposta declaro a V. Ex., que não sendo sujeitos a direito de entrada os generos importados nessa Província, e simplesmente á taxa itineraria na conformidade da lei n. 1604, de 20 de julho de 1868, e sendo tambem certo que os generos transportados para esses trabalhadores e o material para a Estrada não transitam pelas Estradas da Província de Minas, nem franqueiam suas barreiras e passagens, é claro que não estão sujeitos ao pagamento dos impostos provinciaes, e ainda quando alguma disposição de lei provincial houvesse taxado os generos da Estrada, o pessoal e material da Estrada de Ferro estariam virtualmente exceptuados desse imposto, por ter sido uma Empreza outr'ora privilegiada e hoje propriedade do Estado.

Sendo esta razão por si mesma bastante para obrigar essa presidencia a providenciar por si e independente da intervenção da Assembléa Provincial, espero que V. Ex. fará cessar o abuso da exigencia desse imposto como lhe foi recommendado por Aviso de 20 de agosto do anno passado, não obstante o qual continua por parte dos agentes fiscaes, segundo se deprehende de novas representações dos funcionarios da Estrada de Ferro, que subiram ao conhecimento do Governo Imperial.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Província de Minas Geraes.

AVISO N. 4 — DE 10 DE FEVEREIRO DE 1870

Recommenda que nas reconstrucções dos aterros da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy não se empreguem terras fluentes, uma das causas dos constantes desmoronamentos occorridos na referida Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 1870.

Illmo. e Exmo. Sr. — Accuso o recebimento do officio de V. Ex. de 27 do proximo passado, transmittindo-me em original o do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Província, em que communica estar suspenso o trafego da mesma Estrada entre essa Capital e a cidade de Santos, em consequencia dos desmoronamentos havidos na Serra, no 3º plano inclinado, e ao patamar do 2º, em resposta declaro a V. Ex. que fico inteirado das providencias dadas

para o restabelecimento do trafego, cumprindo que V. Ex. recomende ao Engenheiro Fiscal que na reconstrução dos aterros obste que a Companhia empregue terras fluentes, uma das causas dos desmoronamentos havidos nos terrenos superiores ás muralhas de segurança.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 10 — DE 11 DE FEVEREIRO DE 1870

Estabelece bases para a revisão das tarifas da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 1870.

Devolvendo a V. S. o projecto de tarifas que acompanhou o seu officio de 18 do proximo passado, para que seja organizado definitivamente, tenho por conveniente ponderar o seguinte:

1º. O projecto definitivo deve ser presente a esta Secretaria de Estado acompanhado do respectivo regulamento;

2º. O Governo Imperial accetta a base proposta para a tarifa da 2ª Secção, unico augmento que permite nas tarifas em vigor;

3º. Podem ser reduzidas as tabellas da antiga tarifa, porém de modo que os expedidores achem facilmente nas substitutivas a classificação de qualquer objecto;

4º. Devem as tabellas designar as taxas de estação a estação;

5º. Reduzidas a duas as tres classes de passageiros dos sub-urbios, não deve ser augmentado o preço actual da segunda class, que passará á primeira.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 4474 — DE 14 DE FEVEREIRO DE 1870

Abre ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas um credito extraordinario de 2.407:220\$467, para occorrer ás despesas com a Estrada de Ferro de D. Pedro II, no exercicio de 1869-1870.

Sendo insufficiente a consignação votada no § 11 do art. 8º da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 para as despesas da verba — Estrada de Ferro de D. Pedro II, — no exercicio de 1869-1870; Hei por bem, na conformidade do § 3º art. 4º da Lei n. 589 de 9 de setembro de 1850, e ouvindo o Conselho de Ministros, abrir um credito extraordinario de 2.407:220\$467, para a mencionada verba;

devendo esta medida ser levada opportunamente ao conhecimento da Assembléa Geral.

Diego Velho Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palácio do Rio de Janeiro, em quatorze de fevreiro de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Diego Velho Cavalcanti de Albuquerque.

N. 1

Demonstração da despesa realizada com a Estrada de Ferro de D. Pedro II, durante o primeiro semestre do exercicio de 1869-1870.

Credito votado		2.000.000\$000
<i>Despesa effectuada no Brasil.</i>		
Com a 1ª divisão:		
Pessoal da administração central	26.279\$144	
Almoxarifado, material para diversos serviços	242.469\$995	268.749\$139
Com a 2ª divisão:		
Trafego:		
Pessoal	671.157\$386	
Obras novas	42.544\$222	713.701\$608
Com a 3ª divisão:		
Pessoal de engenharia	66.516\$219	
Profundamento da Estrada	425.296\$787	491.803\$006
Profes. descargas, etc.		71.086\$835
Despesas diversas		13.919\$876
Encomendas feitas para Londres:		
Importancia do credito poste na Delegacia do Thesouro em Londres, incluída a differença de cambio (a 19 d.) como consta da demonstração do mesmo Thesouro, para as encomendas autorizadas por avisos deste Ministerio, a saber:		
De 7 de julho de 1869	£ 48.000,0,0	606.315\$702
De 4 de agosto dito	141.500\$	201.078\$948
De 30 de Agosto dito	620\$	881\$053

Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, Hei por bem Decretar o seguinte:

Art. 1º. As licenças que tiverem de ser concedidas a qualquer empregado do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, serão d'ora em diante reguladas exclusivamente pelo presente Decreto.

Art. 2º. As licenças serão concedidas com, ou sem ordenado, não se abonando em caso algum as gratificações de exercício.

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

§ 2º. 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;

Da duas terças partes, sendo por mais de quatro mezes.

Art. 3º. O tempo das licenças concedidas com ordenado, suas reformas e prorrogações dentro de um anno, a contar do dia em que o empregado entrar no gozo da primeira que obtiver no regimen deste Decreto, será sommado para o fim de fazer-se o desconto de que trata o artigo antecedente.

Da mesma forma proceder-se-ha nos periodos annuaes ulteriores.

Art. 4º. Em todo o caso, findo o prazo maximo da licença, nada mais perceberá o empregado, nem será aquella renovada, ou prorogada, sem que este volte ao effectivo exercício de seu cargo, e nelle permaneça por tempo pelo menos igual ao da ausencia determinada pelo gozo da licença.

Art. 5º. Ficarã sem effecto a licença concedida, se o empregado que a tiver obtido não entrar no gozo della dentro do prazo de um mez, contado do dia em que o acto da concessão fór publicado no *Diario Official*, sendo na Corte. Nas Provincias o prazo correrá do dia que o respectivo Presidente marcar, tendo em conta as distancias e difficuldades das communicações.

Art. 6º. Não se concederã licença ao empregado que, tendo sido nomeado ou removido, não houver entrado no effectivo exercício do seu cargo.

Art. 7º. O disposto nos artigos antecedentes terá applicação ao empregado que perceber simplesmente gratificação, considerando-se como ordenado duas terças partes de seus vencimentos.

Art. 8º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenho entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em sete de março de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

AVISO N. 22 — DE 16 DE MARÇO DE 1870

Comunica á Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II que a Provincia de Minas mandou sustar a cobrança de impostos ao pessoal e material da Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 16 de março de 1870.

Transmitto a V. S., para seu conhecimento, o officio em que o Presidente da Provincia de Minas Geraes communica ter mandado sustar a cobrança das taxas itinerarias sobre os animaes e vehiculos pertencentes aos empregados, empreiteiros e operarios da Estrada de Ferro sob sua direcção, ficando assim respondido o seu officio de 6 de setembro ultimo.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 11 — DE 29 DE MARÇO DE 1870

Declara que a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy tem o direito de reter as cargas até o effectivo pagamento do frete e da armazenagem.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 11 — Rio de Janeiro, 29 de março de 1870.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Conformando-se Sua Magestade o Imperador com o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado exarado em consulta de 24 do mez passado, a respeito da cobrança de armazenagem das cargas depositadas nas estações da Estrada de Ferro de S. Paulo, além do tempo estipulado no art. 15 das Instrucções approvadas pela Portaria de 12 de dezembro de 1866:

Houve por bem o Mesmo Augusto Senhor declarar por sua immediata e Imperial Resolução de 23 do corrente, que a Companhia compete o direito de reter as cargas até o effectivo pagamento do frete e armazenagem, visto ser obrigatorio o prazo estabelecido no artigo supracitado, cuja disposição está de accordo com a do artigo 96 do Codice do Commercio.

O que communico a V. Ex., para seu conhecimento e governo, ficando assim respondidos os officios dessa presidencia datados de 21 de janeiro e 12 de março de anno passado sobre este assumpto.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

PORTARIA — DE 29 DE MARÇO DE 1870

Approva provisoriamente as Instruções e tarifas para o serviço de transporte de passageiros, animais e mercadorias na Estrada de Ferro de D. Pedro II.

Sua Magestade o Imperador, Attendendo ao que lhe representou o Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II, Ha por bem Approvar e Mandar que sejam provisoriamente observadas, para o transporte de passageiros, animais e mercadorias na mesma Estrada, as instruções e tarifas que abaixo seguem-se.

Palacio do Rio de Janeiro, em 29 de março de, 1870. — *Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.*

TARIFAS

1°. As taxas das tabellas 1, 2 e 3 são por individuos.
As das tabellas 11, 12 e 13 são applicaveis aos transportes de cada um dos animais nellas mencionados.

As da tabella 14 são para os pequenos animais, aves soltas ou em manadas, que são taxadas por duzia ou fracção de duzia.

2°. As taxas das tabellas 4 a 8 são por unidades indivisiveis de 10 kilogrammas.

Qualquer peso menor é cotado como 10 kilogrammas.

3°. As taxas das tabellas 17 a 20 são por tonelada metrica (1.000 kilogrammas).

Conta-se como meia tonelada qualquer fracção menor deste peso; e excedendo a meia tonelada é cotada como um inteira.

4°. As taxas das tabellas 22 e 23 são por vagões completos com carga até 7.500 kilogrammas em peso ou 20 metros cubicos em volume.

A carga ou descarga neste caso são feitas pelos expedidores e consignatarios, ou pela Estrada de Ferro, mediante a taxa adicional de 2\$000 pela carga, e 1\$000 pela descarga, devendo esta ser effeetuada nas 24 horas que se seguirem á chegada do trem.

5°. As taxas serão applicadas conforme as indicações da pauta annexa ás tabellas.

6°. Nos casos em que veem indicadas na pauta as tabellas 17 a 20; a 1ª é applicavel aos transportes do interior para a Corte e a 2ª da Corte para o interior.

7°. Quando os generos taxados nas tabellas 17, 18, 19 e 20 não perfizerem pelo menos uma unidade da tarifa, serão taxados pela tarifa 8.

8°. Tambem se cobrará pela tabella 8 a taxa dos generos cotados para as tabellas 22 e 23 quando não perfizerem carga equivalente á taxa de um vagão por esta tabella; mas sómente no caso de poderem esses generos ser conduzidos nos vagões ordinarios com outras mercadorias sem avariá-las ou damnificá-las.

9°. Todas as taxas mencionadas nas tabellas, á excepção das de ns. 1, 2 e 3, referem-se a transportes pelos trens de mercadorias.

10. Podem ser conduzidos nos trens de viajantes:

1°. Saccos vassios gratis.

2º. Dinheiro, joias, metaes e pedras preciosas pagando taxa *ad valorem*.

3º. Volumens de ovos, fructas, verduras, leite e miudezas alimenticias, pagando frete duplo.

4º. Animacs de montaria, idem.

5º. Vilelas, carneiros e cães amordaçados, idem.

6º. Peixe fresco do mar e agua doce, carne fresca, acondicionada á vontade de quem remetter e por sua conta e risco (tabella 4).

7º. Pequenos volumens de encomenda até 50 kilogr. (tabella 4).

VIAJANTES

11. As taxas de passagens de 1ª, 2ª e 3ª classes por qualquer trem, á excepção dos de suburbios, serão cobradas pelas tabellas 1, 2 e 3, respectivamente.

12. Aos viajantes de idade menor de 8 annos se concederá metade de um lugar, pagando metade da taxa.

13. Os viajantes menores de 3 annos de idade, conduzidos ao collo, terão passagem gratis.

14. Os viajantes só tem entrada nos carros com um bilhete ou passe de circulação em forma, dado por um agente da administração.

15. A venda de bilhetes cessa 5 minutos antes da hora indicada para a partida do trem; e 2 minutos antes da mesma hora fecha-se a porta de entrada para a plataforma de embarque.

16. Os bilhetes e passes devem ser apresentados na entrada para a plataforma das estações e conservados para ser entregues ou exhibidos sempre que isso for exigido pelos empregados da administração.

17. Os bilhetes só dão direito á passagem no trem, dia, classe e até a estação nelles indicados.

18. Os passes concedidos em serviço do Governo ou da Estrada de Ferro não são transferiveis; e os seus portadores não podem viajar em carro de classe superior á nelles designada, ainda mesmo pagando a differença correspondente.

19. A administração tem o direito de tomar qualquer dos bilhetes ou passes de que trata o artigo antecedente, quando apresentados por pessoas, outras que as nelles indicadas, cobrando o duplo da passagem.

Nos casos de reincidencia os passes de circulação temporaria serão considerados de nenhum valor.

20. Os viajantes sem bilhete, portadores de bilhetes não carimbados pela administração ou que tenham carimbo de outro dia ou trem, salvas as disposições relativas aos trens de passeio, pagarão o preço de sua viagem, contada do ponto da partida do trem.

21. Os viajantés que excederem o trajecto a que tiverem direito pagarão a viagem adicional.

22. Os que viajarem em carro de classe immediatamente superior á indicada em seu bilhete pagarão uma viagem adicional de 3ª classe; se, porém, um viajante de 3ª classe viajar em 1ª, pa-

gará uma viagem adicional de 2ª classe, sendo estas entre os mesmos pontos indicados no cartão que apresentar.

23. O passageiro que ficar em qualquer ponto, áquem do designado em seu bilhete, deve fazer entrega deste ao agente da estação e perde o direito ao resto da viagem, que só pôde effectuar, comprando novo bilhete.

24. Os doentes que viajarem deitados e os alienados devem ser acompanhados por pessoas que os vigiem e só podem ser transportados em carros separados, nos quaes pagarão taxa dupla por passageiro, nunca menos, porém, de metade da lotação do carro.

25. Os viajantes de qualquer classe que occuparem um carro inteiro, poderão levar consigo cães e aves sem pagamento adicional.

26. É expressamente prohibido a qualquer viajante.

1º. Viajar em classe superior á que designar o seu bilhete, salvo pagando a differença da passagem.

2º. Passar de um para outro carro estando o trem em movimento.

3º. Viajar nas varandas dos carros ou debruçar-se para fóra.

4º. Viajar nos carros de 1ª e 2ª classes estando descalço.

5º. Entrar ou sair dos carros estando o trem em movimento.

6º. Entrar ou sair sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir.

7º. Sair em qualquer lugar que não seja nos pontos da estação, pela plataforma e porta para este fim designada.

8º. Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para esse fim, se a administração julgar conveniente estabelecer; e nas salas das estações enquanto ali permanecerem senhores, salvo se a sala tiver aquelle destino especial.

27. A entrada dos trens é interdicta:

1º. A's pessoas embriagadas ou indecentemente vestidas.

2º. Aos portadores de armas carregadas, materias inflammaveis ou objectos cujo odor possa incommodar os viajantes.

28. Ninguem pôde transportar consigo nos trens mais de uma arma de fogo, a qual deve ser apresentada ao agente da estação para verificar se se acha descarregada.

Esta disposição não comprehende os agentes da força publica que viajarem em serviço do Governo.

29. O viajante que infringir as presentes Instrucções e depois de advertido pelos empregados da Estrada de Ferro persistir na infracção, terá de retirar-se da estação, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, se não tiver começado a viagem.

Se a infracção fôr commettida durante a viagem, o viajante incorrerá na multa de 20\$ a 50\$000; e no caso de recusar-se a pagal-a ou se depois desta satisfeita não corrigir-se, o chefe do trem o entregará ao agente da estação mais proxima para remettel-o á autoridade policial, em conformidade com o regulamento geral.

BAGAGENS

30. Nenhum viajante poderá levar consigo, livre de frete, mais que um volume com roupa, artigos de toilette ou objectos de uso,

durante o trajecto, devendo, porém, tal volume ser inferior a 125 litros ou 30 kilogrammas, e poder ser accommodado debaixo de seu lugar sem incomodar os outros viajantes.

31. A demais bagagem, de qualquer ordem, será despachada e conduzida em carro especial, e pagará no acto do despacho as taxas da tabella n. 4.

32. O recebimento e despacho da bagagem cessa 15 minutos antes da hora marcada para a partida do trem.

33. A bagagem pelos trens mixtos pagará pela tarifa 5.

34. Os volumes de bagagem a conduzir pelos trens de viajantes não poderão ter mais de 100 kilogrammas.

35. A bagagem deverá ser arrecadada mediante a apresentação do talão de despacho, logo à chegada do trem.

A administração não se responsabilisa pela avaria ou troca de volumes, se for demorado o recebimento, e cobrará 100 réis de armazenagem por cada 10 kilogrammas e dia de demora.

ANIMAES

36. Os animaes serão transportados pelos trens de cargas e mixtos, e pagarão no acto do despacho pelas tabellas seguintes:

1.º. Animaes de sella (tabella 11).

2.º. Bois e vacas (tabella 12).

3.º. Vitellas, carneiros, porcos, cães e mais quadrupedes de maior ou menor tamanho (tabella 13).

4.º. Perús, gansos e aves soltas ou em manadas, por duzia ou fracção de duzia (tabella 14).

37. Os animaes de sella e cães amordaçados poderão ser transportados pelos trens de viajantes, pagando taxa dupla da indicada nas mesmas tabellas.

38. Os animaes deverão ser apresentados a despacho até meia hora antes da indicada para a partida dos trens.

39. Os animaes deverão ser recebidos á chegada dos trens; caso não o sejam, serão remettidos para uma cocheira para serem tratados á custa do consignatario, sem responsabilidade da Estrada.

40. As capoeiras de gallinhas e os pequenos animaes ou aves, em gaiolas ou caixões engradados, estão sujeitos ás mesmas condições de despacho e recebimento de animaes e pagarão por volume até 60 kilogrammas ou 250 litros a taxa de 60 kilogrammas pela tabella 10, conduzidos pelos trens mixtos, ou de cargas, e do dobro pelos trens de viajantes.

41. O expedidor que desejar effectuar o transporte de grande numero de animaes deverá prevenir á administração, com antecedencia de 24 horas pelo menos.

MERCADORIAS

42. O despacho de mercadorias principiará ás 8 horas da manhã e finalizará ás 4 da tarde; e a entrega começará ás 6 horas da manhã e terminará ás 4 da tarde, com excepção da estação da Corte, onde se estenderá até ás 6 horas.

43. As mercadorias entradas nas estações ou antes ou depois das horas marcadas para despacho, ficarão depositadas sem responsabilidade alguma da administração, até que sejam conferidas e despachadas nas horas de expediente.

44. Toda a expedição de mercadoria apresentada para ser despachada, será acompanhada de uma nota de expedição, declarando a data da apresentação, procedencia e destino, nomes do remetente e consignatario, numeração, marca, quantidade, designação dos volumes, peso em kilogrammas e natureza da mercadoria.

45. Os volumes devem estar em bom estado de acondicionamento para transporte; aquelles que o não estejam, poderão ser recusados ou aceitos somente sob a responsabilidade do remetente, com declaração assignada na nota de expedição.

46. As mercadorias serão entregues ao consignatario mediante a apresentação do aviso de despacho entregue ao remetente, ou do aviso de recepção que obterá da estação expedidora se aquelle, se houver extraviado.

47. As mercadorias despachadas seguirão pelos primeiros freios de cargas na ordem em que tiverem sido apresentadas.

48. As mercadorias entregues na estação da Corte ou nas estações do Interior para a Corte até ás 2 horas da tarde cada dia, se acharão no dia seguinte em seu destino, á disposição dos consignatarios, salvos somente casos extraordinarios e de força maior.

49. As pessoas que incluirem em caixotas, barrieas ou em quaesquer volumes de generos a expedir para o interior, phosphoros, vitriolo, agua-raz, polvora ou outras materias inflammaveis, são obrigadas a manifestal-as; e não o fazendo, ficarão taes objectos sujeitos á apprehensão, inutilizadas as materias inflammaveis; e as outras mercadorias vendidas, entregue seu producto á parte com deducção de 50 % de multa.

50. Quando o mesmo volume contiver generos sujeitos a diversas taxas, será pago o frete de todo o volume pela maior destas.

51. Se no acto da conferencia, tanto na estação de procedencia como na destinataria, forem encontrados generos com designação diversa da que lhe compete, com o fim de obter taxa inferior á devida, cobrar-se-ha o duplo da tabella correspondente por todo o peso do volume em que fôr encontrado.

52. As massas indivisas, que tiverem mais de 200 kilogrammas, pagarão uma taxa adicional de 1\$000 por cada 100 kilogrammas de excesso até uma tonelada.

53. Os volumes de peso maior que uma tonelada podem ser recusados ou aceitos por frete convencionado.

54. Os objectos de muito pouco peso pela sua natureza ou pelo modo de acondicionamento, classificados ou não, serão taxados por peso nunca menor de 200 kilogrammas por metro cubico pela tarifa 9 (o mesmo calculo do peso da madeira dividido por 5).

55. Nenhum despacho de um ou mais volumes pagará menos de 200 réis, que é considerado o minimum de inscripção para um transporte qualquer.

DESPACHOS ESPECIAES

56. Os metaes e pedras preciosas em bruto, e o dinheiro, serão despachos pagando a taxa de 1/4 % *al valorem* além da taxa do peso pela tabella 4.

57. As joias, metaes e pedras preciosas em obra pagarão a taxa de 1/2 % *al valorem* além da taxa do peso da tabella 4.

58. Madeira em tóros rectilíneos, falquejada ou serrada em pranchões ou em taboas amarradas, pelas tabellas 17 e 18.

Despachar-se-ha calculando o peso de cada peça do modo seguinte:

Mede-se:

1°. O maior diametro horizontal ou largura em centimetros;

2°. O maior diametro vertical ou altura em centimetros;

3°. O comprimento total em metros; multiplique--e estas tres dimensões, divida-se por 10 e ter-se-ha o peso em kilogrammas (que dividido por 1000 é a unidade da tarifa).

O minimum do despacho de madeiras, em relação ao comprimento é o seguinte:

Até 2,50 metros qualquer peso.

De 2m,50 a 5m,00	6 toneladas
De 5,00 a 10,00	10 ditas
De 10,00 a 15,00	13 ditas
De 15,00 a 20,00	16 ditas

Será considerado como comprimento em qualquer carga o da mais comprida peça que contiver.

A carga e descarga são, feitas pelos expedidores ou consignatarios ou pela estrada, á razão de 18000 por tonelada para carga, 200 por tonelada para descarga; deveydo esta ser effectuada dentro de 24 horas a partir da chegada do trem.

59. Madeiras curvas:

Despacham-se nas mesmas condições do artigo antecedente; somente as dimensões para o calculo são tomadas do espaço rectangular que occupar a carga nos vagões (tabellas 17 e 18).

60. Caibros, varas, ripas, moirões, taboas soltas e peças de pequena secção de madeira curva ou rectilínea, despacham-se nas mesmas condições do art. 59 (tabellas 17 e 18).

61. Mobilia paga, quando encaixotada ou engradada, as taxas constantes da tarifa 6.

A mobilia não engradada paga pela tarifa 5.

O peso da mobilia será calculado, nunca menor de 250 kilogrammas por metro cubico ou 1/4 de tonelada (o mesmo calculo da madeira dividido por 4).

A mobilia envernizada, ou contendo vidros ou vidraças, será despachada pela tarifa 5.

Quando não venha engradada ou encaixotada, a administração não assume pela avaria responsabilidade de natureza alguma.

62. Caixas, bahús, pipas e barricas vasiaas, banheiras e obras de folhas de Flandres engradadas:

Será calculado o peso do mesmo modo que se calcula o da madeira, dividindo-o por 4.

63. Lenha, calcula-se o peso do mesmo modo que o da madeira, tomando-se as dimensões do volume occupado no carro.

64. Ovos, verduras, fructas, leite e miudezas proprias para alimentação, inclusive capoeiras de gallinhas e aves ou pequenos animaes engaiolados, despacham-se por volume até 60 kilogrammas ou 250 litros pela tabella 10.

Sendo maiores ou mais pesados os volumes pagarão pela tabella 8.

Deverão ser arrecadados dentro de 24 horas a partir das chegadas dos trens.

65. Tijolos, telhas, paralelepipedos e semelhantes, despacham-se calculando o peso do milheiro na proporção do peso de dez dos de maiores dimensões da remessa.

66. Aguardente, liquidos em pipas, regulam para Entre-Rios as taxas do Decreto n. 4334 de 13 de fevereiro de 1869.

Para as demais estações se applicará a tabella 6 e mais metade da taxa adicional do art. 52.

67. Carros e carroças despacham-se, as de duas rodas pela tarifa 15, podendo-se conduzir dous em 1 vagão.

De quatro rodas pela mesma tarifa 15, uma por vagão.

68. Carretas e vehiculos para Estradas de Ferro, despacham-se, desmontados, pela tarifa 15.

69. Locomotivas rebocadas, despacham-se pela tarifa 16.

70. Carros para Estradas de Ferro, rebocados, despacham-se por metade da tarifa 15.

71. Os cadaveres serão transportados em vagões de cargas cobertos, pagando pelos trens de cargas ou mixtos, metade da taxa de um carro de 3ª classe.

72. Os animaes ferozes ou bravios só poderão ser transportados pelos trens de cargas por taxa convencional.

TRENS DE PASSEIO

73. Os bilhetes de passeio dão direito a viagem por preço reduzido, tendo por ponto de partida a Côte para os passeios ao interior e por destino a Côte, para os passeios do interior.

74. Os cartões de ida e volta para os trens de passeio dão direito a uma só viagem em cada sentido, por qualquer trem entre as duas estações mencionadas nos cartões, desde sabbado até segunda-feira immediata.

75. Pagarão por estes cartões os preços seguintes:

Estações	1ª classe	2ª classe
Rodeio	8\$000	6\$000
Mendes	10\$000	8\$000
Sant'Anna		
Barra		
Ipiranga	12\$000	10\$000
Nassouras		
Desengano		
Commercio		

Vargem Alegre	}	12\$000	10\$000
Pinheiros			
Volta Redonda	}	43\$000	11\$000
Barra Mansa			
Ubá			
Parahyba		14\$000	12\$000
Entre Rios		15\$000	13\$000
Santa Fé	}	17\$000	15\$000
Chiador			
Sapucaia	}	19\$000	17\$000
Conceição			
Porto Novo		20\$000	17\$000

76. No caso de não voltarem os viajantes até segunda-feira imediata, o bilhete é ainda válido para a primeira segunda-feira seguinte.

77. Os viajantes de passeio só poderão entrar para os trens nas estações mencionadas nos seus cartões, quer para ida, quer para volta.

No caso de quererem parar em qualquer estação nos limites de seu bilhete, este mesmo não lhes dá mais direito a continuar a viagem por outro trem, e só será recebido para volta, se o viajante ao sair do trem na ida, tiver exigido do agente da estação que declare no verso de seu bilhete — vale para a volta da estação — N.

TRENS ESPECIAES DE VIAJANTES

78. Podem ser concedidos trens especiaes de viajantes, pelos quaes se pagará durante o dia á razão de 4\$000 por kilometro ou fracções de kilometro.

Este preço comprehende o de tres carros de qualquer classe ou de bagagem.

Os passageiros, além dos que se contiverem na lotação acima, pagarão pelos preços das tabellas 1, 2 e 3.

79. O minimum do preço de um trem especial é 100\$000.

80. Os trens especiaes das 6 horas da noite ás 6 da manhã seguinte custarão mais 50 % do preço acima indicado.

81. Os trens especiaes de volta que tiverem lugar dentro das 12 horas a partir da chegada do primeiro trem, terão 50 % de abatimento das taxas dos arts. 78 e 80.

82. As distancias para applicação da taxa kilometrica serão contadas a partir do deposito de machinas mais proximo.

SERVIÇO DE SUBURBIOS

83. Os viajantes de suburbios pagarão taxas de passagem e bagagens pela tabella especial de suburbios.

84. Os transportes de mercadorias são feitos somente entre as estações da Corte, Engenho Novo e Cascadura.

85. Nenhum viajante poderá conduzir, livre de frete, senão embrulhos de pequenas dimensões que possa levar sobre os joelhos sem incommodar os mais viajantes.

86. Os volumes de bagagem taxados a 100 réis poderão ser conduzidos pelos viajantes debaixo de seus lugares, sempre que não incommodem, e o queiram fazer.

87. Concedem-se passes de assignatura para ida e volta pelos trens de suburbios, entre estações determinadas, pelos preços seguintes:

Para um mez o valor de duas viagens por dia.

Para tres mezes o mesmo valor com o desconto de 20 %.

Para seis mezes o mesmo valor com o desconto de 30 %.

Para um anno o mesmo valor com o desconto de 50 %.

88. Os bilhetes de assignatura dão direito á passagem em todos os trens de suburbios, em qualquer sentido entre as estações e na classe para que tiverem sido concedidos.

Para outros trens ou estações que os designados, terão os assignantes de pagar as taxas das tabellas.

89. Os bilhetes de assignatura são intransferiveis; o assignante assignará no verso do bilhete, e caso não seja conhecido do empregado da Estrada, poderá este exigir nova assignatura em sua presença para reconhecer a identidade da pessoa.

Os passes para escravos serão regularizados pela assignatura do senhor, e não são nominaes.

90. São applicaveis ao serviço de suburbios todas as clausulas destas instrucções que não forem especialmente prejudicadas pelas de ns. 83 a 89.

ARMAZENAGEM

91. As mercadorias de tarifas 5 a 8 poderão ser conservadas livres de armazenagem na estação da Côte 48 horas; e 10 dias nas estações do interior, depois da chegada dos trens que as conduzirem.

92. Para não haver demora na recepção dos avisos de despacho na Côte, poderão estes ser remettidos diariamente aos consignatarios, em carta fechada e sellada, pela mala especial da Estrada de Ferro que se abre 1/4 de hora depois da chegada dos trens da serra, fazendo-se entrega das cartas ás pessoas presentes e affixando-se nas salas de espera a lista das que não tiverem sido reclamadas.

93. As mercadorias que não tiverem sido reclamadas dentro do prazo marcado, pagarão de armazenagem de cada 10 kilogrammas e dia de demora nos 10 primeiros dias, 20 réis, nos 20 seguintes 50 e nos seguintes até completarem 90, 100 réis.

94. Pela armazenagem paga se dará recibo de talão impresso.

95. Passados 90 dias de armazenagem serão as mercadorias vendidas em leilão publico pela administração da Estrada e o producto, deduzido o que fôr devido, será recolhido á caixa á disposição do consignatario.

96. Os generos das tarifas 17, 18, 19, 20, 22 e 23 deverão ser recebidos pelos consignatarios á chegada dos trens.

A administração não se responsabilisa pelas avarias que ocorrerem por ficarem elles expostos ao tempo.

97. Decorrido um mez depois de feito o transporte, serão as mercadorias de que trata o artigo antecedente vendidas, ficando seu valor á disposição do consignatario.

INDEMNISAÇÕES

98. A Estrada não responde por esgoto de líquidos ou diminuição de peso dos objectos conduzidos a frete, salvo provaando-se malversação.

Igualmente não responde pela avaria dos generos encaixotados ou enfardados, salvo mostrando-se na caixa ou envolvero signaes exteriores de estragos, devidos á culpa ou negligencia dos empregados.

99. As mercadorias susceptiveis de se deteriorarem em pouco tempo, serão despachadas depois de pago o frete; e a Estrada não é responsavel pelo estado em que chegarem a seu destino.

100. No caso de extravio de um volume de bagagem, o proprietario terá o direito ao pagamento de 10\$000 por cada 10 kilogrammas de peso.

101. No caso de extravio, damno ou avaria por falla do pessoal ou do serviço da Estrada, terá o consignatario direito a ser indemnizado do prejuizo que soffrer na importancia que justificar por documentos.

Quando não puder demonstrar este valor de modo satisfactorio, só terá direito ao que fôr arbitrado, e no caso de não ser declarado o genero, ou ser este de valor incerto, essa indemnisação nunca poderá ser superior a 5\$000 por kilogramma, salvo a disposição do art. 103.

102. A Estrada somente se responsabilisa pelos danos ou perdas no transporte de animaes, provando-se que por culpa de seus empregados foram elles extraviados, demorados mais tempo que o necessario, maltratados durante a viagem, ou excedida a lotação dos respectivos carros.

Neste caso não será, porém, obrigada á indemnisação superior á seguinte:

Para animaes de montaria	100\$000
Bois, vaccas, etc.	50\$000
Bezerros, carneiros, cães e porcos	10\$000
Aves e animaes pequenos	1\$000

Salvo sómente a disposição do art. 103.

103. A Estrada responsabilisa-se nas condições dos arts. 101 e 102 pelos valores de estimação dos animaes, e bem assim pelos valores declarados de quaesquer objectos de transporte, sempre que, além dos fretes, tiver sido paga a taxa adicional do seguro de 1% *ad valorem*.

O minimum deste seguro é de 1\$000 por expedição.

104. Os extravios de objectos de valor, de ouro ou prata, pedras preciosas e metaes em bruto e dinheiro serão pagos pelo valor declarado.

105. Das faltas encontradas no acto da entrega das mercadorias ao consignatario, o encarregado do armazem fará declaração circunstanciada na nota de expedição que tem de entregar.

106. As reclamações em caso de extravio ou avaria serão feitas pelos consignatarios ou remittentes em modelo impresso, que lhes será fornecido pela agencia, por cujo intermedio irão á Inspectoria

Geral com a informação que o caso exija, onde aguardarão despacho.

A nota de expedição acompanhará a reclamação.

Art. 107. Por erro em peso ou applicação de tarifa e erros de cálculo de que resulte prejuizo ás partes, será a indemnisação de prompto verificada, restituindo-se o que fôr devido mediante a reclamação impressa de que trata o artigo antecedente.

DISPOSIÇÕES GERAES

108. Nenhum agente ou empregado da Estrada de Ferro poderá fornecer ao publico documento viciado por emendas feitas sobre os algarismos ou indicações, nem raspaduras.

Qualquer emenda deverá ser feita em tempo por declaração com tinta encarnada.

109. Qualquer documento fornecido pela Estrada e que seja depois por qualquer titulo apresentado, se se achar viciado, será retido, bem como qualquer transporte que delle depender, dando a agencia immediate conhecimento á Inspectoria Geral para resolver conforme o caso exigir.

110. As passagens e fretes de tudo quanto fôr expedido pelos trens de viajantes, serão arrecadados em cada uma das estações sem excepção, no acto da emissão dos bilhetes ou conhecimentos.

A mesma regra se applica a todos os objectos expedidos pelos trens de cargas da estação da Corte para as do interior, ou de uma destas para outra.

Ao remittente, porém, de qualquer estação para a da Corte pelos trens de cargas, é livre pagar o frete ou deixar que o faça o consignatario ao receber o genero.

Se este, comtudo, fôr de facil deterioração ou de valor insignificante, poderá a administração em qualquer caso exigir o frete adiantado.

111. Os empregados da Estrada de Ferro devem ministrar aos expedidores todas as informações necessarias para intelligencia e cumprimento das presentes Instruções.

112. Os agentes da Estrada de Ferro não podem exigir outros fretes ou retribuição de qualquer natureza que não se achem especificadas neste regulamento e de accôrdo com as tarifas annexas.

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 29 de março de 1870. — O Director Geral, José Agostinho Moreira Guimarães.

Pauta para applicação das novas tarifas

A

Abelhas	5
Aboboras	10
Acafates e semelhantes	6
Acidos mineraes	5
Aço	6
Acordeons	5
Aduelas	17 e 18
Aguas medicinaes	6

Agua-raz	5
Aguardente do paiz	6
Alabaastro em bruto	8
Alabaastro em obras	5
Alcool	6
Alambiques e pertencas	21
Alcatrao, pixe, etc.	6
Algodao	8
Alhos	6
Almofadas	6
Almofarizes de pedra, cobre ou metal semelhante ...	6
Almofarizes de ferro ou madeira	6
Alpiste	6
Alvaiade	6
Amendoim	7
Ancoras	6
Angico, resina, gomma ou folhas	5
Anil	6
Animaes pequenos engaiolados	10
Animaes pequenos soltos	13
Animaes empalhados ou embalsamados	5
Animaes de sella	11
Animaes ferozes	6
Arados e instrumentos de utilidade á lavoura	21
Arame de latão ou metal semelhante	6
Araruta	5
Archotes	6
Arco de ferro ou madeira	6
Ardosia	19 e 20
Arca	22 e 23
Argila	22 e 23
Armações para chapéos de sol	6
Armações para igrejas	5
Armações envernizadas com vidros para lojas	5
Armamento	5
Arreios	6
Arroz	8
Artigos de folhas de Flandres não classificados	9
Artigos de luxo não classificados	5
Artigos de pacotilha não classificados	6
Arvores e arbustos vivos	22 e 23
Asphalto	19 e 20
Assucar	8
Aves engaioladas	10
Aves soltas	14
Aves empalhadas	5
Azarcão	6
Azeite doce	6
Azeite de mamona, de peixe e outros não classificados	6
Azeitonas	6
Azulejos	6

B

Bacalhão	8
Bacias de arame ou metal semelhante	6

Bagagens pelos trens de viajantes	4
Bagagens pelos trens de cargas	5
Bahús vazios	9, 22 e 23
Balaços	6, 22 e 23
Balaços do paiz	6, 22 e 23
Balas	6
Baldes	6
Baleeiras	9
Balões	6
Bambinellas	9
Bambu (v. madeiras)	17 e 18
Banha de porco	8
Banheiras	9
Barricas e barris vazios	22 e 23
Barro	22 e 23
Barrote (v. madeira)	17 e 18
Batatas alimenticias	8
Baionetas	5
Restas e burros	11
Bilhares e bagatellas	5
Boiões vazios	6, 22 e 23
Bois e vacas	12
Bolacha ordinaria	6
Bolsas de viagem vazias	6
Bombas	6
Botijas vazias	6, 22 e 23
Brinquedos	6
Brochas para pintar ou calar	6
Bronze em bruto	6
Bronze em objectos de arte	5
Burras de ferro	6
Bustos	5

C

Cabeçadas	6
Cabeções para animaes	6
Cabello	7
Cabos	6
Cabriolets	15
Cabritos	13
Caca	10
Cacão	6
Cachimbo	6
Cadaveres	6
Cães	13
Café em grão	7
Café moído	6
Caibros (v. madeiras)	17 e 18
Caixas de guerra	5
Caixas vazias de madeira, folha e papelão	9, 22 e 23
Caixões funebres	9
Caixões vazios	9, 22 e 23
Caixilhos com vidros	5
Caixilhos sem vidros	9
Cal	19 e 20

Calçado	6
Caldeiras de cobre ou metal semelhante	21
Caldeiraria (artigos não classificados)	6
Camphora	6
Canna da India (v. madeiras)	17 e 18
Canna de assucar	7
Canella	6
Cangalhas	6
Canôas	22 e 23
Canos de cobre	6
Canos de barro	22 e 23
Canos de chumbo, ferro ou zinco	6
Capachos	6
Capoeiras vazias	22 e 23
Capim	22 e 23
Carnaúba	6
Carne fresca, secca ou salgada	8
Carneiros	13
Carocos de algodão	7
Carros funebres	15
Carros de mão	6, 22 e 23
Carros de passeio	15
Carroças	15
Carroças desmontadas	6
Carvão animal ou vegetal	24
Carvão mineral	19 e 20
Cascas de arvores para atamar couros	7
Cascas de cocos	22 e 23
Cavallos	11
Cavernas para embarcações	17 e 18
Cebolas e cebolinhas	6
Centeio	6
Cera em bruto ou em velas	6
Cera em obras, não classificadas	5
Cerveja	5
Cevada	6
Chá	6
Champagne	6
Chapas de ferro, zinco, etc., para cobrir casus	6
Chapas para fogões	6
Chapéos	6
Chapelaria (artigos não classificados)	6
Charutos	6
Chifres em bruto	22 e 23
Chocolate	6
Chouricos	6
Chumbo em bruto	6
Chumbo de munição	6
Chumbo em obras não classificadas	6
Cigarros	6
Cimento	19 e 20
Cocos seccos ou verdes	6
Cofres de ferro	6
Coka	19 e 20
Coleções de palha e capim	6
Colla	6

Confeitaria (artigos não classificados)	6
Conservas em latas não classificadas	6
Conservas em vidros não classificadas	6
Cordas de embira e outras do paiz	7
Cordas diversas	6
Correame para trepa	6
Correntes de latão ou metal semelhante	6
Correntes de ferro	6
Cortiça em obras não classificadas	9
Cortiça em bruto	22 e 23
Coucoiras (v. madeiras)	17 e 18
Couros frescos, secos ou salgados	7
Couros trabalhados, envernizados, etc.	6
Crina em coleções	7
Crystaes	5
Crystaes em bruto	3
Cubas para distillações, engenhos, etc.	21
Cubos, pinas e raios para rodas	6
Cuteiaria (artigos não classificados)	6
Cylindros de ferro	6

D

<i>Dinheiro 1/4 % ad valorem</i>	
Doces estrangeiros	6
Doces do paiz	6
Dormentes de madeira ou ferro (v. madeiras)	17 e 18

E

Eixos	6
Embira	22 e 23
Encerados para tapetes	6
Encerados ordinarios	5
Encommendas pelos trens de viajantes	4
Enxadas	21
Enxergões	9
Enxofre	6
Equipamento militar não clasificado	6
Escadas de mão (v. madeiras)	17 e 18
Escadas para casas (desmontadas)	6
Escaleres	22 e 23
Espadas	6
Especiarias não classificadas	6
Espelhos	5
Espingardas	6
Espiritos não classificados	5
Essencias não classificadas	5
Estacas para cercas	22 e 23
Estampas	6
Estanho em bruto	6
Estanho em obras não classificadas	6
Estatuas	5
Esteiras da India	6
Esteiras para cangalhas	22 e 23
Estojos de instrumentos cirurgicos, mathematicos, etc.	6

Estopa em bruto	5
Estopa em obras não classificadas	22 e 23
Estrume	22 e 23
Estivas	5
Extractos não classificados	5

F

Fachina (varas de)	22 e 23
Facelo	8
Farinha de mandioca, milho, trigo e outras nutritivas	8
Fazendas de seda	6
Fazendas diversas (não classificadas)	6
Feijão	8
Feltro	6
Feno	22 e 23
Ferragens ordinarias não classificadas	6
Ferraduras para animaes	6
Ferramentas de caparinas, ferreiros, marceneiros, torneiros, etc., não classificadas	6
Ferrolhos	6
Ferro em barra ou vergas dobradas	6
Ferros de engommar	6
Ferro em bruto ou em obra, não classificado	6
Ferro velho ou em arco, chapa, barra ou verga	6
Fios	6
Flores artificiaes	5
Flores naturaes	5
Flor de canna e outras para enchimento	6, 22 e 23
Fogareiros	6
Fogos artificiaes	5
Fogões de ferro	6
Folhas medicinaes	7
Folles	6
Forjas portateis	6
Fôrmas para assucar	21
Fôrmas diversas	6
Fornalhas e fornos de ferro	21
Fornalhas para engenho	21
Fouces	21
Fructas frescas	10
Fructas seccas ou em doce	6
Fumo do paiz	6
Fumo de qualquer outra qualidade	6

G

Gaiolas	10
Gallinhas	10
Gamellas	6
Gansos	10 e 14
Garrafas ordinarias vasias	6, 22 e 23
Garrafões vasios	6, 22 e 23
Gatos	10 e 13
Gez liquido	5
Gelatinas	6

De 13 de agosto				
dito	50:000\$	71:052\$631		
De 27 de agosto				
dito	148:000\$	210:315\$790		
De 29 de agosto				
dito	10.000,0	126:315\$789	1.215:960\$003	2.775:220\$167
<i>Deficit</i>				775:220\$167

Palacio do Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 1870. — *Diogo Velho Calvanti de Albuquerque.*

N. 2

Demonstração da despesa que se tem de fazer com a Estrada de Ferro de D. Pedro II, durante o segundo exercício de 1869-1870.

	<i>Pedido pela Directoria</i>	<i>Concedido</i>	
Excesso de despesa no 1º semestre			775:220\$167
<i>Despesa a effectuar:</i>			
No Brasil.			
Com a 1ª divisão:			
Pessoal da administração central	27:000\$000	26:000\$000	
Almoxarado, material para todos os serviços	350:000\$000	240:000\$000	266:000\$000
Com a 2ª divisão:			
Tráfego:			
Pessoal	800:000\$000	670:000\$000	
Obras novas	200:000\$000	50:000\$000	720:000\$000
Com a 3ª divisão:			
Pessoal de engenharia	80:000\$000	66:000\$000	
Prolongamento da Estrada	1.000:000\$000	400:000\$000	466:000\$000
Fretes, descargas, etc.	100:000\$000	70:000\$000	
Despesas diversas	15:000\$000	10:000\$000	80:000\$000
Em Londres:			
Material necessario para o serviço da Estrada, trilhos, etc.	250:000\$000	100:000\$000	100:000\$000
	2.822:000\$000	1.632:000\$000	2.407:220\$167

Palacio do Rio de Janeiro, 14 de fevereiro de 1870. — *Diogo Velho Calvanti de Albuquerque.*

DECRETO N. 4484 — DE 7 DE MARÇO DE 1870

Regula a concessão de licenças aos empregados do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas.

Convido uniformisar as disposições que regulam a concessão de licenças a alguns, e generalisar-as a todos os empregados do Mi-

Geléas	6
Gelo	6
Genebra	6
Generos de perigo ou cuidado, não classificados	5
Generos de importação não classificados	6
Generos de exportação não classificados	7
Generos alimenticios de 1ª necessidade não classificados	8
Gengibre	6
Gesso	6
Gigos e cascos vastos	9, 22 e 23
Giz	6
Globos de vidro ou louça	5
Globos geographicos	5
Gomma arabica e outras não classificadas	6
Gomma de mandioca e outras do paiz	6
Grades de ferro ou madeira	6
Granadas	5
Graxa animal	6
Graxa para calçado	6
Grelhas de ferro	6
Guano	22 e 23
Guarda-roupa, musicas, papeis, etc.	5 e 6
Guindastes	6, 22 e 23

H

Harpas	5
Herva-mate	6
Hervas medicinaes e outras não classificadas	7
Hortalicas frescas	10

I

Imagens	5
Impressos	6
Incenso	6
Inhamo e outras raizes semelhantes	10
Instrumentos de cirurgia, engenharia e medicina	5
Instrumentos de musica, optica e semelhantes	5
Instrumentos oleis á lavoura	21

J

Jacás	9, 22 e 23
Jangadas	22 e 23
Jarros de louça, vidro e barro, etc.	6
Joias 1/2 % <i>aut valorem</i>	11
Jumentos	17 e 18
Junco da India (v. madeiras)	17 e 18
Junco do paiz (v. madeiras)	17 e 18

K

Kerozene	5
Kerozene manifestado em latas encaixotadas	6

L

Lã em bruto	6
Lã em obras não classificadas	6
Lacre	6
Ladrilho de barro, louça, etc.	8
Ladrilho de azulejo ou marmore	8
Lages	19 e 20
Lampeões	6
Lanternas	6
Latão velho ou em bruto	6
Latão em obras não classificadas	6
Lavatórios envernizados	5 e 6
Lavatórios de ferro ou madeira ordinarios	6
Legumes frescos	10
Leite fresco	10
Leitões	10 e 13
Lenha	22 e 23
Lentilhas	8
Licores	6
Limalha de ferro	6
Limas de aço	6
Linguas frescas, salgadas ou seccas	6
Linguças	6
Linha para costura	6
Linhaça	6
Liteiras	15
Livros	6
Lixa	6
Lombo de porco salgado	8
Louça	5
Louça de barro ou do paiz	6
Louça em barricas, caixas ou gigos	6
Louza	8
Louza para escrever	6

M

Macacos de ferro	6
Macarrão e outras massas alimenticias	6
Machados	21
Machinas para copiar cartas	6
Machinas de costura	5
Machinas photographicas	5
Machinas de fazer farinha e suas pertencas	21
Machinas de descaroçar algodão	21
Machinas pequenas não classificadas	7
Machinas grandes não classificadas	17 e 18
Madeiras	6
Malas de viagem varias	6
Malhos para ferreiro	6
Mamona	8
Mangas de vidro	5
Mandioca	8
Manteiga	6
Mappas e manuscriptos	5

Mariscos	6
Marfim	6
Marmore	8
Marquezas	6
Marrecoas	10
Marruquim	6
Martelos	6
Massas	6
Materiaes de construcção não classificados	19 e 20
Medicamentos não classificados	6
Medidas diversas	6
Mel de abelhas	6
Mel do paiz	6
Meninos de menos de 8 annos de idade	1/2 de 1, 2 e 3
Meninos de menos de 3 annos de idade ao collo	gratis
Mesas envernizadas	5 e 6
Mesas de ferro ou madeiras ordinarias	5 e 6
Milho	8
Mochos envernizados	5 e 6
Mochos ordinarios	5 e 6
Mobilia	5 e 6
Mobilia ordinaria, usada e em mão estado	5 e 6
Modelos	5
Moendas para engenho e pertencas	21
Moinhos para café, pimenta, etc.	6
Moinhos para lavoura	21
Moirões (v. madeiras)	17 e 18
Moiões e cadernacs	6
Molas	6
Molduras	5
Moringues de barro	6
Mós	21
Musicas	6

N

Nozes	6
-------------	---

O

Objectos preciosos d'arte	5
Objectos de luxo, de ferro, cobre, bronze ou qualquer outra qualidade	5
Objectos de cuidado ou perigo	5
Objectos manufacturados não classificados	6
Objectos de marcenaria e carpintaria desmontados ..	6
Obras de cabelleireiro não classificadas	6
Oleados	6
Oleo de amendoas doces	6
Oleo de linhaça	6
Oleo de qualquer qualidade não classificado	6
Oratorios	5
Orgãos	5
Ornamentos para igrejas	5
Ossos	22 e 23
Ouro em bruto 1/4 % <i>ad valorem</i>	

Ouro em obras 1/2 % <i>ad valorem</i>	6
Ovas frescas, seccas ou salgadas	10
Ovos	

P

Pacas	10
Padiolas	22 e 23
Paços	6
Paioço	6
Palanquins	15
Palhas de coqueiro ou palmeira	22 e 23
Palhas do Chile e outras de valor semelhante, para chapéus	6
Palha de trigo de canna e outras	22 e 23
Pandeiros	5
Panellas de cobre ou ferro esmaltadas	6
Panellas de ferro ou barro ordinarias	6
Panno de qualquer qualidade	6
Pão	8
Papel de qualquer qualidade	6
Papelão	6
Pás	21
Passas	6
Passaros empalhados	5
Passaros vivos	10 e 14
Pastas de papel ou papelão	6
Patos	10 e 14
Patronas	6
Peanhas	6
Pedras de afiar ou amolar	6
Pedras de cantaria calcareas e outras para edificação e calçamento	19, 20, 22 e 23
Pedras de filtrar	6
Pedras lithographicas e de porcellana para escrever	5
Peixes frescos, salgados ou seccos	8
Pelless em bruto	6
Pelless preparadas	6
Pendulas para relógios	6
Peneiras de cabello ou seda	6
Peneiras de arame, tela metallica	6
Peneiras de palha do paiz	6
Pennas para enchimentos e outras	6
Perfumarias	6
Perolas 1/2 % <i>ad valorem</i>	
Perús	10 e 14
Pesos para balanças, de latão	6
Pesos de ferro	6
Petrechos bellicos	6
Petrechos de caça	6
Petroleo	5
Pez	6
Phosphoros	5
Pianos	5
Piassava	22 e 23
Picaretas	21

Pimenta do Reino	6
Pimenta do paiz	10
Pinceis	6
Pipas vasiaas	9, 22 e 23
Pistolas	6
Pixe	6
Platina em bruto, em obra 1/2 % <i>ad valorem</i>	6
Plumas	5 e 6
Poltronas	5
Polvora e artigos inflammaveis	6
Polvorinhos	6
Pomadas para cabello	10
Pombos	5
Porcellana	13
Porcos	10
Porcos da India	6
Portas, portões, portadas e janellas de madeira ou ferro	6
Porteiras de madeira ou ferro	6
Porlassa e porlassa	6
Potes de barro do paiz	6
Potes diversos	17 e 18
Pranchões (v. madeiras)	6
Prata em bruto 1/4 % <i>ad valorem</i>	6
Prata em obras 1/2 % <i>ad valorem</i>	5 e 6
Prata ingleza em obras	6
Prateleiras envernizadas	5
Prateleiras de ferro ou madeira ordinarias	6
Pratos de louca ou vidro	6
Pratos de madeira, folha, estanho, etc.	6
Pregos de cobre ou metal semelhante	6
Pregos de ferro	6
Prélos	21
Pressas para algodão e outras	6
Presuntos	6
Productos chimicos e preparações pharmaceuticas ..	6
Punhaes	6
Puxadores para gavetas, portas, etc.	6

Q

Quadros	5
Quadrupedes pequenos soltos	13
Queijos	8
Quinquilharias	6

R

Rabecas e rabecões	5
Raios, pinas e cubos para rodas	6
Rapaduras	8
Rapé	6
Raspas de ponta de veado	6
Realejos	5
Redes	5
Redomas de vidro	5

Reguas	6
Relogios	5
Relogios de ouro ou prata 1/2 % <i>ad valorem</i>	
Resinas não classificadas	6
Retortas de vidro ou louça	5
Retortas de cobre	6
Retratos de familia	5
Retretes	6
Ripas (v. madeiras)	17 e 18
Rodas para carros ou carroças	6, 22 e 23
Rodas e rodetes para machinas	21
Rolhas	9
Roupa	6

S

Sabão ordinario	6
Sabonetes	6
Saccos de algodão e outros do paiz	
Sagú	6
Salames	6
Sal ordinario	8
Sal refinado	6
Salitre	6
Sanguessugas	6
Sapatos	6
Sapé	22 e 23
Sebo	6
Sedas	6
Sellins e pertencas	6
Sementes	6
Serpentinas de vidro, crystal, etc.	5
Serpentinas para alambiques	21
Sinos	6
Sipó	22 e 23
Soda	6
Sola	6
Sola do paiz	6
Suaiores para sellins	6
Substancias de pouco valor uteis á lavoura	22 e 23

T

Tabaco	6
Taboado (v. madeiras)	17 e 18
Taboças	17 e 18
Taboletas	5 e 6
Tabolas de gamão	5 e 6
Tachos de cobre ou metal semelhante	6
Tachos de ferro	6
Talhas de barro para agua, engradadas	6
Tamancos	6
Tambores de musica	5
Tambores para engenhos	21
Tanques de cobre para alambiques	21

Tanques de ferro, zinco ou madeira, etc., para en- genhos	21
Tapioças	6
Tapetes	5
Tecidos diversos	6
Teia metallica	6
Telhas de barro	19 e 20
Telhas de vidro	5
Tijolos de barro, ou ardosa	19 e 20
Tijolos de marmore ou louça	8
Tijolos de limpar facas	6
Tinas	9, 22 e 23
Tinta de qualquer qualidade	6
Toucinho	8
Trapos	6
Traves e travetas (v. madeiras)	17 e 18
Travesseiros	6
Trens de cozinha de cobre ou ferro esmaltados	6
Tumulos	5
Typos	6

U

Unguentos	6
Unhas de animaes	6, 22 e 23
Urucú	10
Urnas	5
Utensilios de casa, de pouco valor e em máo estado ..	9, 22 e 23

V

Vaccas	12
Varas (v. madeiras)	17 e 18
Varandas de ferro	6
Vassouras de cabelo ou crina	6
Vassouras de palha, piassava e outras do paiz	6
Velas	6
Venezianas	5 e 6
Verduras	10
Verniz	6
Viajantes de 1ª classe	1
Ditos de 2ª dita	2
Ditos de 3ª dita	3
Vidros	5
Vigas (v. madeiras)	17 e 18
Vimes	6, 22 e 23
Vinagre	6
Vinho	6
Vitelas	12

X

Xaropes	6
Xergas para animaes	9

Z

Zinco em bruto ou em obras

6

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 29 de março de 1870. — O Director Geral, *José Agostinho Moreira Guimarães.*

AVISO N. 20 — DE 30 DE MARÇO DE 1870

Encarrega o Engenheiro Francisco Antonio Pimenta Bueno de proceder a estudos de uma Estrada de Ferro na Provincia do Ceará com direcção a Baturité.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção -- N. 20 — Rio de Janeiro, 30 de março de 1870.

Tendo sido presentes a este Ministerio diversas petições para a construcção de uma linha ferrea, na Provincia do Ceará, com direcção a Baturité, encarrego a V. Mee. de proceder a estudos dessa Estrada e suas ramificações para outros centros productores da mencionada Provincia, sob o ponto de vista administrativo e commercial: organisando um plano de viação e indicando a directriz mais conveniente para uma linha ferrea que sirva de tronco ás alludidas ramificações.

Baseará seus estudos em dados estatisticos, embora approximados, que cumpre-lhe colligir, tendo em vista não só a zona que a linha ferrea terá de atravessar senão tambem os municipios circumvizinhos, dos quaes directamente interessar esse melhoramento, especificando a respeito de cada um tudo quanto fôr conveniente a

População livre e escrava;
Superficie cultivada e inculta;
Preço das terras, sua fertilidade e lavoura;
Quantidade e natureza dos productos de importação e exportação que enviam á Estrada de Ferro de Baturité.

Trabalhos analogos executar á Estrada de Uruburetama. Indagará das riquezas mineracs da zona comprehendida em seus estudos, procurando reconhecer a existencia das jazidas, sua importancia e riqueza, dando noticia daquellas cuja existencia verificar, e remettendo a esta Secretaria de Estado as amostras que encontrar.

Da presidencia da Provincia solicitará os auxilios de que carecer para desempenho da commissão de que é incumbido.

Deus Guarde a V. Mee.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Francisco Antonio Pimenta Bueno.

AVISO N. 23-A — DE 4 DE ABRIL DE 1870

Nomeia o Conselheiro Manoel da Cunha Galvão, Inspector especial das Estradas subvencionadas pelo Thesouro Nacional e dá as respectivas instrucções.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 23-A — Rio de Janeiro, 4 de abril de 1870.

Na conformidade do disposto nos Decretos ns. 1245 de 13 de outubro de 1853, art. 14, 1299 de 19 de dezembro do dito anno, art. 23 e 1759 de 26 de abril de 1856 art. 23, tenho resolvido nomear a V. S. para Inspector Especial junto ás Companhias das Estradas de Ferro, cujas Directorias teem sua séde em Londres.

Para seu conhecimento e execução passo-lhe as Instrucções juntas nas quaes achará expostas as principaes questões actualmente pendentes com as referidas Directorias e indicadas para cada uma das mesmas questões a solução que ao Governo Imperial parece mais conveniente. Além dos trabalhos de que é incumbido terá V. S. de auxiliar o Ministro do Brasil em Londres nos que lhe teem sido commettidos, ou possam occorrer relativamente ás Estradas de Ferro, podendo o mesmo Ministro de accôrdo com os citados Decretos e o de n. 1614 de 9 de junho de 1855 delegar em V. S., quando entender conveniente, as attribuições que lhe competirem de Director *ex-officio*.

Pelo serviço de que é V. S. encarregado, perceberá o vencimento annual de doze contos de réis, sendo quatro contos de seu ordenado de Director addido á Secretaria da Agricultura, e oito de gratificação, effectuando-se os respectivos pagamentos na Delegacia do Thesouro em Londres.

Nesta data lhe mando abonar pelo Thesouro a quantia de réis 4:000\$ como ajuda de custo.

Conto, que, não poupará esforços para corresponder á minha confiança.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Conselheiro Manoel da Cunha Galvão.

Instrucções a que se refere o Aviso desta data sob as questões pendentes com as Companhias das Estradas de Ferro que têm séde em Londres.

ESTRADA DE FERRO DE PERNAMBUCO

1º. *Prolongamento da Estrada das Cinco Pontas ao Porto de Recife*

Se a Companhia quizer levar a Estrada ao porto do Recife, como parece conveniente, póde apresentar sua proposta ao Governo Imperial por intermedio da Legação de Londres.

Não é, portanto, necessario que o Inspector especial tome iniciativa nesse ajuste.

2°. *Augmento do material rodante*

Pelo Aviso n. 9 de 22 de janeiro ultimo instrue-se a Legação de Londres sobre as clausulas, debaixo das quaes o Governo Imperial está disposto a effectuar o emprestimo autorizado para aquelle fim pelo § 10, art. 8º da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867.

O Governo Imperial está resolvido a fazer o que fôr de equidade em bem da harmonia que deve haver em suas relações com as Companhias e dos legítimos interesses destas. Se para acabar duvidas fôr preciso fazer alguma alteração para menos na segunda clausula quanto á quota annual de amortisação do capital, aceitar-se-ha o que propuzer a Companhia.

3°. *Liquidação das contas de receita e despeza desde a inauguração da Estrada.*

Até a presente data os dividendos, teem sido pagos á Companhia embora as suas contas não se achem liquidadas.

Urge liquidar essas contas desde a inauguração da linha, attendendo-se que as diversas secções não foram entregues ao trafego immediatamente.

Os agentes do Governo não teem podido chegar a um accôrdo com os da Companhia sobre a classificação da despeza que deve ser lançada á conta do custeio — todavia alguma cousa adiantou-se na conferencia entre o Engenheiro Viriato de Medeiros, Bramah e Whitfeld, e cumpre attender ao respectivo relatório.

Devem-se igualmente estabelecer bases que sirvam de norma para a classificação das despezas que teem de ser levadas á conta do trafego.

Resolvido, como está o Governo Imperial, a dar fiel cumprimento aos contractos e a cortar por sua parte questões insignificantes, não hesitará em aceitar uma solução definitiva de tantas duvidas por meio de reciprocas e razoaveis concessões, sob o seguinte principio: — As despezas de renovação e reparo de machinismo rodante, bem como do custeio e conservação da Estrada e suas immediatas dependencias devem ser levadas á conta da receita e despeza da mesma Estrada.

4°. *Processo a seguir na tomada de contas*

Actualmente paga-se em Londrés no fim de cada semestre o juro garantido antes de conhecer-se a receita e despeza da Estrada em todo o mesmo semestre.

Póde continuar este systema quanto ao 1º semestre de cada anno; mas o pagamento do 2º semestre não deve ser feito sem que se conheça definitivamente a receita e despeza do anno. Para isto será indispensavel concordar com a Directoria num prazo razoavel dentro do qual se effectue a tomada de contas, de modo que o pagamento do juro se faça annualmente, sobre o que fôr realmente devido.

5°. *Reclamações contra o Decreto n. 1.930 de 26 de abril de 1857*

O Superintendente da Estrada, na conformidade do art. 157 do citado Regulamento, reclamou contra algumas das suas disposições. Convém chegar a um accôrdo com a Companhia, tendo-se em

vista as consultas do Conselho de Estado de 1861 e 1862 sobre este assumpto.

ESTRADA DE FERRO DA BAHIA

1º. *Fixação definitiva do capital garantido*

O Governo tem pago 7 % sobre 1.800.000 libras.

Este capital foi fixado pelo mesmo methodo: á medida que abria-se cada secção da Estrada ao trafego, a Directoria apresentava as contas ao Ministro do Brasil em Londres e este fixava provisoriamente o capital despendido naquella secção ou na phrase admitida *capitalisava a secção*.

Importa attender que a Estrada foi franqueada ao trafego, mas não acceita definitivamente na mesma occasião.

A este respeito convém commentar os actos da Presidencia da Provincia, de 27 de abril de 1863, de 20 de fevereiro e 12 de julho de 1866.

2º. *Liquidação das contas da receita e despeza*

A abertura da Estrada verificou-se em 1863 e accettazione definitiva em 1866. A capitalisação das secções fez-se provisoriamente, sendo consequentemente tambem provisórias as contas de receita e despeza.

Dest'arte, todos os pagamentos effectuados estão sujeitos a uma verificação final; e, portanto, deve-se proceder á liquidação das contas da receita e despeza da Estrada desde a sua inauguração.

Tenha-se em attenção o que sobre este ponto fica dito para a Estrada de Ferro de Pernambuco.

3º. *Processo a seguir na tomada de contas da receita e despeza do trafego*

A semelhante respeito convem haver uniformidade para com todas as Estradas de Ferro, e attender-se-ha ao que foi determinado para a de Pernambuco.

4º. *Prolongamento da Estrada até o rio S. Francisco*

E' extemporaneo qualquer ajuste a semelhante respeito e nada se deve iniciar. Todavia, seria de utilidade a acquisição dos trabalhos feitos para esse fim pelo Engenheiro Vignolles.

5º. *Reclamações contra o Decreto n. 2913 sobre foguistas e machinistas*

Attender-se-ha ao que fica recommendado quanto á Estrada de Pernambuco.

ESTRADA DE FERRO DE S. PAULO

1º. *Fixação do capital garantido*

O capital garantido desta Estrada compõe-se de duas partes, uma de 2.000.000 de libras na forma da condição 18 do contracto

approvedo pelo Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, e outra fixada pela condição 1^a do contracto approvedo pelo Decreto numero 2499 de 29 de outubro de 1859, isto é, a somma que foi levantada pela Companhia para cobrir as despesas de pagamento de juros do capital marcado na condição 18, feitos durante a construcção da Estrada.

Sobre a formação do capital e a época, em que elle tem direito á garantia de juros, deverá regular-se pela consulta das Secções reunidas do Imperio e da Fazenda do Conselho de Estado de 4 de dezembro de 1865 resolvida a 15 de janeiro de 1867.

O trabalho organizado pelo Engenheiro Viriato de Medeiros servirá para auxiliar a solução do 1^o ponto.

Até o presente tem-se pago juros na hypothese de ser o capital de libras 2.650.000.

2^o. *Emprestimo de libras 100.000*

O emprestimo de que se trata foi feito pelo nosso agente em Londres á Directoria da Estrada e sobre a respectiva importancia paga á Estrada juros ao Governo.

Promoverá o embolso das 50.000 libras que ainda estão por pagar.

3^o. *Liquidação da receita e despeza desde a inauguração provisoria da Estrada*

Terá em vista o trafego feito mediante as clausulas do convenio do Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, com o Superintendente da Estrada, e outrosim que a taxa adicional para o pagamento do premio de Robert Shart & Filhos, garantido pelo Decreto n. 2950 de 10 de julho de 1862, deverá ser paga á razão de 20 % da totalidade da renda bruta.

Ser-lhe-ha presente o relatorio apresentado pelo Engenheiro F. P. Passos sobre as despezas feitas na Provincia de S. Paulo.

4^o. *Processo para a futura tomada de contas da receita e despeza do trafego*

Tratará de estabelecer o mesmo processo que fôr adoptado para as outras Estradas de Ferro.

5^o. *Fundo de reserva*

As despezas extraordinarias que acarretam os desmoronamentos da serra não só podem desfalcicar completamente os lucros dos accionistas, como tambem trazer consideravel depreciação ás accções da Companhia.

Cumpre, pois, resguardal-a contra essas eventualidades creando um fundo de reserva visto que a renda da Estrada tende a subir e pode-se attender á proposta sem prejuizo para a Companhia.

6^o. *Conflictio entre o Engenheiro Fiscal e o Superintendente*

A Directoria da Estrada de Ferro deve dar por terminado o conflictio entre o Superintendente e o Engenheiro Fiscal.

Se não quizer dal-o por findo, o Governo acceita o alvitre de

remover o Engenheiro Fiscal contanto que a Directoria da Estrada de Ferro remova o seu Superintendente.

7°. *Recurso ao Juizo Arbitral*

A Companhia recorreu ao Juizo Arbitral da decisão dada pelo nosso Ministro em Londres sobre os descontos feitos nas sommas concedidas para auxiliar as despezas do trafego da Estrada, antes da sua acceitação definitiva.

Seria para desejar que a questão fosse resolvida independente do Juizo Arbitral.

O Governo Imperial deseja estabelecer as suas relações com as Directorias das Companhias das Estradas de Ferro em pé de toda a cordialidade, tendo como norte a fé dos contractos e os sentimentos de equidade. Convém acabar com o systema de duvidas interminaveis e de resistencia esteril ás pretensões attendiveis das Companhias, o que nos dará força para repellir exigencias desarrasoadas, como infelizmente tem apparecido, sendo as vezes provocadas pelo retardamento e acanhamento de nossas decisões.

Das modificações, que de accôrdo com as Directorias, fôr necessario fazer nos contractos vigentes, haverá termos que serão submettidos á approvação do Governo Imperial.

Approvados pelo Governo, será convocada a Assembléa Geral dos Accionistas para que os ratifique nos casos em que faltarem as Directorias os poderes necessarios.

Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em 4 de abril de 1870. — *Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.*

AVISO N. 26 — DE 4 DE ABRIL DE 1870.

Communica ao Ministro brasileiro em Londres a nomeação do Conselheiro Manoel da Cunha Galvão para Inspector especial das Estradas subvencionadas pelo Estado, em substituição ao Engenheiro Bento José Ribeiro Sobragy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 26 — Rio de Janeiro, 4 de abril de 1870.

Attendendo ás instantes reclamações de V. S. acabo de nomear o Conselheiro Manoel da Cunha Galvão, Inspector especial das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Estado, que tem sua séde em Londres.

As instrucções que leva o referido Conselheiro são com algumas alterações e suppressões ás que foram dadas ao Engenheiro Sobragy, como V. S. verá da copia junta.

Espero que o zelo, as luzes, a pratica dos negocios de que V. S. tem dado exuberantes provas, reunidas ao conhecimento cabal que tem aquelle Conselheiro das questões concernentes ás nossas Estradas de Ferro, sirvam para remover as difficuldades e desaccôrdo que tem surgido entre o Governo Imperial e as Companhias respectivas.

Ao futuro deste paiz muito interessa o desenvolvimento dos transportes pelos meios mais aperfeçoados, como sejam as Estradas

de Ferro. E' um problema que deve ser resolvido na praça de Londres.

Necessitando o Conselheiro Galvão de um auxiliar para sua escripturação e correspondencia, V. S. proverá a esse respeito como puder com o pessoal que ahí está. Outrossim, fica V. S. autorizado a delegar-lhe de accôrdo com as Leis em vigor e quando entender conveniente, as attribuições de Director *ex-officio*.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 14 — DE 6 DE ABRIL DE 1870

Communica ao Presidente da Provincia de S. Paulo que ficou nullo e de nenhum effeito o privilegio concedido ao Barão de Mauá e a João Ribeiro dos Santos Camargo para a construção da Estrada de Ferro da estação do Rio Grande á freguezia da Escada a que se refere o Decreto n. 3622, de 28 de fevereiro de 1866.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 14 — Rio de Janeiro, 6 de abril de 1870.

Tendo por despacho desta data indeferido o requerimento, em que o Barão de Mauá e João Ribeiro dos Santos Camargo, concessionarios do ramal ferreo entre a freguezia da Escada e a Estação do Rio Grande na Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, pediram a prorogação do prazo marcado na clausula 5ª do Decreto n. 3622 de 28 de fevereiro de 1866, declaro a V. Ex., para os fins convenientes, que o privilegio no mesmo Decreto concedido ficou nullo e de nenhum vigor.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

DECRETO N. 4509 — DE 20 DE ABRIL DE 1870

Concede ao Coronel George E. Church, privilegio exclusivo pelo tempo de 50 annos para a construção de uma estrada de ferro que evitando as quedas ou cachoeiras dos rios Madeira e Mamoré partindo do ponto mais vantajoso nas proximidades e abaixo da cachoeira de Santo Antonio ao porto mais vantajoso nas proximidades e acima da cachoeira de Guará-mirim.

Tendo em attenção o que me representou o coronel de engenheiros George E. Church, dos Estados Unidos da America do Norte, acerca da utilidade de uma estrada de ferro que, evitando as quedas ou cachoeiras dos rios Madeira e Mamoré, desembarace o commercio fluvial do Brazil e da Bolivia, e desejando promover quanto fôr pos-

sivel o desenvolvimento e prosperidade das provincias do Amazonas e Matto Grosso pela facilidade de communicações e protecção da industria dos seus habitantes, hei por bem, de conformidade com a lei de 26 de junho de 1852, conceder-lhe privilegio exclusivo pelo tempo de 50 annos para, por meio de uma companhia que organisará, construir, custear e gozar uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais vantajoso nas proximidades e abaixo da cachoeira de Santo Antonio, se prolongue pela margem direita do rio Madeira até o ponto mais vantajoso nas proximidades e acima da cachoeira do Guajará-mirim, extensão esta de pouco mais ou menos 300 kilometros, tudo de accordo com as clausulas que com este bixam assignados por Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, 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 20 de abril de 1870, 49ª da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Clausulas a que se refere o decreto n. 4509, desta data

1ª. O governo imperial concede ao Coronel de Engenheiros George E. Church autorisação afim de organizar uma companhia para a construcção de uma estrada de ferro na margem direita dos rios Madeira e Mamoré, pelo systema mais apropriado.

A empreza se denominará *Madeira and Mamoré Railway*.

2ª. A estrada de ferro, tendo por fim evitar as cachoeiras dos rios Madeira e Mamoré, será construida pela companhia no melhor traço praticavel, e estender-se-ha do ponto mais vantajoso nas proximidades e abaixo da cachoeira de Santo Antonio ao ponto mais vantajoso nas proximidades e acima da queda do Guajará-mirim.

A estrada poderá ramificar-se até o ponto fronteiro á embocadura do rio Buri no Madeira.

3ª. A companhia terá o privilegio exclusivo pelo tempo de 50 annos para a construcção, custeamento e gozo dessa estrada de ferro.

4ª. A incorporação da companhia deverá verificar-se dentro do prazo de um anno, a contar da promulgação do decreto da concessão, e não se considerará feita sem que os seus estatutos sejam registrados no tribunal do commercio competente: as obras começarão dentro do prazo de dous annos, e ficarão terminadas no de sete, contados da mesma data, em condições de poder funcionar a estrada regularmente; salvos em qualquer das hypotheses os casos de força maior, que serão allegados e provados perante o governo, e por este decididos por decreto, precedendo audiencia do conselho de Estado.

5ª. Provada em qualquer hypothese o caso de força maior, os prazos serão prorogados como o governo imperial entender conveniente.

Tinda qualquer prorogação sem que a companhia tenha cumpido as condições estipuladas, caducará a concessão sem mais formalidade.

6ª. Seis mezes antes de terem começado os trabalhos da via ferrea, ou de qualquer de suas secções, a companhia submeterá a approvação do governo os respectivos planos, que se considerarão approvados, se dentro de tres mezes da entrega não forem impugnados.

A companhia attenderá ás alterações que o governo determinar, sob pena de serem estas executadas á custa della.

Os planos devem comprehender não só o traçado da linha, como as obras de arte, estações e o respectivo orçamento.

7ª. Além dos terrenos devolutos precisos para o leito da estrada e suas dependencias, o governo concede á companhia, mais 32 leguas quadradas kilometricas, em lotes alternados nunca maiores de quatro leguas quadradas, ao longo da estrada de ferro, ou nas suas immedições, e designadamente nos dous extremos da linha, e em frente á barra de Buri. A legua kilometrica é a que corresponde a 6,6 kilometros.

A demarcação dos terrenos assim cedidos á Companhia será effectuada á sua custa.

8ª. É igualmente concedido á companhia o direito de desapropriar, na fórma da lei n. 816 de 10 de julho de 1855, os terrenos de dominio particular, que, não havendo devolutos, forem indispensaveis para o leito da estrada e suas dependencias.

9ª. O governo concede á companhia isenção de direitos de importação durante o prazo do privilegio, em favor dos materiaes destinados á construcção da estrada, sua conservação, custeio e quaesquer outros trabalhos da empresa, ficando esta sujeita aos regulamentos fiscaes.

10ª. O governo solicitará dos poderes competentes, isenção de taxas e impostos de qualquer natureza para as propriedades da companhia durante o tempo do privilegio.

11ª. Os nacionaes empregados nos trabalhos da estrada, e em quaesquer outros serviços da empresa, durante a existencia della, serão isentos do recrutamento, como tambem dispensados do serviço da guarda nacional.

12ª. A companhia terá o direito de cortar e tirar nos terrenos do Estado as madeiras de que precisar para o combustivel dos seus vapores e construcção de suas obras.

13ª. A companhia, durante o tempo do seu privilegio, terá igualmente o direito de explorar dentro de uma zona de cinco leguas da margem da estrada, e no seu prolongamento, minas de quaesquer metaes preciosos e productos chimicos, devendo, quando as descobrir, requerer ao governo para na fórma das leis em vigor serem-lhe demarcadas as datas; e estipuladas as condições do seu gozo.

14ª. A companhia perceberá o preço dos transportes de mercadorias e passageiros á vista de uma tarifa por ella organizada de accordo com o governo.

As tarifas serão provisórias durante os 10 primeiros annos, e posteriormente sujeitas á revisão de cinco em cinco annos.

15ª. Trinta annos depois de estar aberta ao trafego a estrada de ferro, a companhia deverá formar um fundo de amortização do seu capital por meio de uma taxa adicional no transporte de passageiros e mercadorias que transitarem pela estrada de ferro e suas dependencias.

A referida taxa será opportunamente fixada pelo governo de accordo com a companhia.

Amortizado o capital reverterá para o Estado a estrada de ferro e suas dependencias, sem indemnisação alguma.

16^a. Durante a construcção da estrada, e enquanto não estiver ella funcionando regularmente, terá a companhia o direito de, sem prejuizo da navegação actual, emprehender os melhoramentos que forem necessarios, para facilitar a passagem dos barcos pelas cachoci-ras, submittendo préviamente ao conhecimento do governo qualquer projecto, que para este fim tenha de ser posto em execucao.

17^a. As embarcações, não pertencentes á companhia, que se utilisarem desses melhoramentos, pagarão uma taxa sobre tonelagem, que será fixada em uma tarifa, que a companhia, de accordo com o governo deverá organizar. A tarifa será provisoria durante os 10 primeiros annos.

18^a. A cobrança da taxa, de que falla a clausula antecedente, não cessará pelo facto de ser declarada livre a todas as bandeiras, na conformidade do decreto de 7 setembro de 1867, a navegação de todo o curso do Madeira; mas será regulada de modo a favorecer o commercio e a navegação no interesse da companhia, sem offensa dos tratados existentes.

Para melhor execucao desta clausula o governo imperial fará habilitar na linha do Madeira os portos de embarque e desembarque, que julgar convenientes, expedindo para este fim os precisos regulamentos.

19^a. A companhia, sob garantia de seus accionistas, da sua propriedade particular e da renda liquida da estrada, poderá contrahir empréstimos por meio da emissão de titulos negociaveis, para maior facilidade de suas operações economicas; sendo obrigada a publicar semestralmente os balanços da receita e despeza nas provincias onde abrir suas operações, e a transmittil-os ao governo nas mesmas épocas.

20^a. O governo fiscalisará, como julgar conveniente, a construcção das obras, o serviço do trafego e a execucao das estipulações desta concessão.

21^a. Serão observadas nesta estrada de ferro, na parte que lhe fór applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor nas actuaes estradas de ferro, e quaesquer outros que pelo governo imperial forem decretados, uma vez que não offendam as clausulas da presente concessão.

22^a. Se o governo imperial entender conveniente effectuar o resgate da presente concessão, poderá fazel-o em qualquer tempo depois de 30 annos de duracao do privilegio.

O preço do resgate será regulado de modo que, reduzido a apo-lices da divida publica, produza uma renda equivalente á média da receita liquida da estrada de ferro nos tres ultimos annos; e delle será deduzido o fundo de amortisação que houver, conforme a clausula 15^a.

23^a. Não se verificando a hypothese da clausula antecedente, terminado o prazo do privilegio, a companhia continuará na posse e gozo da estrada e suas dependencias, deixando, porém, de cobrar qualquer taxa que perceba pelo trafego fluvial.

24^a. As malas do correio e seus conductores, e quaesquer som-

mas de dinheiro pertencentes ao thesouro geral ou provincial, serão conduzidas gratuitamente pela companhia, com as necessarias garantias de segurança.

25°. Se o governo precisar transportar forças para qualquer ponto da linha ou seus extremos, fica a companhia obrigada a pôr á sua disposição os meios de transporte que possuir, quer terrestres, quer fluviaes, pagando-lhe o governo o serviço com 20 % de abatimento nos preços das suas tarifas. Igual abatimento se fará quanto á condução de cargas pertencentes ao governo geral ou ao provincial, de colonos e de suas bagagens.

26°. A companhia será preferida em igualdade de condições nas concessões e favores que o governo imperial houver de conceder para a navegação do Guaporé e Mamoré, na parte que pertence ao Brazil, quando entender conveniente estabelecer essa navegação.

27°. A companhia poderá ter sua séde no paiz ou fóra delle, contanto que, para decisão dos assumptos relativos á empresa, tenha no Brazil um representante, habilitado com os necessarios poderes para tratar e resolver directamente com o governo imperial as questões emergentes, ficando entendido que quantas apparecerem entre ella e o governo ou entre ella e os particulares, serão tratadas e resolvidas no Brazil.

28°. Podendo, não obstante a clareza das estipulações desta concessão, haver desacôrdo entre o governo e a companhia sobre os direitos e obrigações de ambas as partes na execução da mesma concessão, será o ponto controvertido sujeito á decisão de juizes arbitros.

O arbitramento terá sempre logar no Brazil, e se regulará nomeando livremente cada uma das partes o seu arbitro, quando não convierem n'um só.

Se os dous arbitros divergirem, a companhia nomeará para desempatador um conselheiro de Estado, cujo voto será definitivo.

Quando por qualquer circumstancia uma das partes contractantes appellar para o arbitramento, dará aviso á outra declarando o seu arbitro. Se dentro de 30 dias, a outra parte não communicar a sua nomeação, entender-se-ha que aceita o proposto.

29°. Fica entendido que a companhia não terá direito de exigir garantia de juros sobre o capital empregado nas suas obras, nem prestação ou subvenção alguma do Thesouro Nacional, nem qualquer favores além dos que vão expressados nas presentes clausulas.

Palacio do Rio de Janeiro, em 20 de abril de 1870. — *Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.*

DECRETO N. 4518 — DE 28 DE ABRIL DE 1870

Proroga por mais um anno o prazo concedido pela condição 13ª do Decreto n. 3924 de 3 de agosto de 1867, a Cunha Plant & C., para a incorporação da Companhia empresaria da via-ferrea, ou *tram-road* da cidade do Rio Grande aos terrenos carboníferos do Candiota, na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

Attendendo ao que Me requereram Cunha Plant & C.: Hei por bem prorogar por espaço de mais um anno o prazo concedido na condição 13ª do Decreto n. 3924 de 3 de agosto de 1867, para in-

corporação da Companhia, que tem de realisar a construcção de uma Estrada de Ferro pelo modo mais economico, ou um *tram-road*, partindo da cidade do Rio Grande até os terrenos carboniferos do Candiota, na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte oito de abril de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

AVISO N. 26 — DE 28 DE ABRIL DE 1870

Autorisa explorações e estudos do ramal de Cantagallo a Porto Novo da Cunha da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 26 — Rio de Janeiro, 28 de abril de 1870.

A' vista do que V. S. expõe em seu officio de 25 do corrente, autoriso-o a mandar proceder á exploração e estudos do ramal de Cantagallo ao Porto Novo da Cunha conforme propõe em seu dito officio.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 28 — DE 5 DE MAIO DE 1870

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que fica o Governo inteirado de haver a Companhia da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco recusado acceptar as condições do emprestimo de 150:000\$000 para o augmento do trem rodante da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 5 de maio de 1870.

Inteirado pelo officio de V. S. de 21 de março sob n. 69 de ter a Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco recusado o emprestimo de 150:000\$000 para o augmento do seu trem rodante, mediante as condições estabelecidas no meu Aviso de 22 de janeiro ultimo, conforme em carta de 15 daquelle mez lhe declarou o respectivo Presidente, e bem assim das razões por V. S. produzidas para desvanecer as desconfianças que a Companhia nutre infundadamente contra as intenções do Governo acerca da questão do augmento do capital garantido, declaro-lhe que approvo o seu proce-

dimento, e que sobre este assumpto nada tem o Governo que alterar, além do que consta das Instruções expedidas ao Inspector especial, ultimamente nomeado.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 29 — DE 6 DE MAIO DE 1870

Transmitte ao Ministro brasileiro em Londres, copia do relatorio da Commissão incumbida de proceder a um inquerito sobre os actos da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 29 — Rio de Janeiro, 6 de maio de 1870.

Em additamento aos Avisos deste Ministerio de 9 de outubro do anno passado e 28 de fevereiro ultimo, passo ás mãos de V. S. por copia o relatorio da Commissão incumbida de proceder a um inquerito sobre os actos da Superintendencia da Estrada de Ferro de S. Paulo, e exame rigoroso na escripturação da Companhia, afim de que munido de taes documentos, proceder de accordo com o Inspector especial ultimamente nomeado como entender conveniente em bem da solução das questões pendentes com a Directoria da mesma Estrada.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 35 — DE 17 DE MAIO DE 1870

Mantem a decisão do aviso de 6 do corrente sobre as questões levantadas pelo Superintendente da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 35 — Rio de Janeiro, 17 de maio de 1870.

Inteirado, pelo seu officio de 7 do mez proximo passado sob numero 30, do modo como ha procedido relativamente ás questões, de que trata o Aviso deste Ministerio de 9 de dezembro ultimo, concernente a actos praticados pelo Superintendente da Estrada de Ferro de S. Paulo, declaro a V. S. que em relação a essas questões mantenho a decisão constante do meu Aviso de 6 do corrente, que

acompanhou por cópia o parecer da Commissão nomeada para proceder ao inquerito sobre os actos do mesmo Superintendente.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 37 — DE 21 DE MAIO DE 1870

Autorisa o Ministro brasileiro em Londres a exigir do Dr. Bento José Ribeiro Sobragy a apresentação do relatório dos trabalhos da Commissão de que esteve incumbido naquella cidade.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 37 — Rio de Janeiro, 21 de maio de 1870.

Accuso o recebimento do officio de V. S. datado de 6 do mez passado sob n. 79 com o qual transmittio por cópia a correspondencia trocada entre essa Legação e a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo.

E sciente dos motivos que determinaram o pagamento do saldo devido á mesma Companhia, na importancia de libras 24.083,38 approvo o procedimento de V. S. visto ter sido effectuado com as resalvas do estylo.

Tambem fico inteirado de ter a referida Companhia pago a importancia de 50.000 libras, resto do emprestimo feito em 1865.

Finalmente, não procedendo o motivo allegado pelo Dr. Bento José Ribeiro Sobragy, para deixar de apresentar o relatório dos trabalhos da Commissão em que esteve empregado, cumpre que V. S. lh'o exija de novo, afim de que á vista do seu conteudo o Governo possa deliberar como melhor convir.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 38 — DE 23 DE MAIO DE 1870

Recusa a instituição do juizo arbitral para resolver a questão do augmento do material rodante da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 38 — Rio de Janeiro, 23 de maio de 1870.

Inteirado pelos officios de V. S. n. 4 de 22, e 98, de 28 de abril ultimo, do estado das questões aventadas pela Companhia da

Estrada de Ferro de S. Paulo e da insistencia da sua Directoria em considerar alterada a clausula 17 do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, no intuito de não completar o material rodante nella estabelecido, declaro a V. S. para assim fazel-o constar, que em caso expresso na concessão primitiva, ratificada pelo accôrdo de 24 de outubro de 1868 e sobre o qual não pôde haver a menor duvida, o Governo Imperial não admitte arbitramento, convindo, portanto, que V. S. se fôr intimado para a nomeação de arbitros, responda peremptoriamente protestando e deixando correr á revelia o respectivo processo.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 39 — DE 7 DE JUNHO DE 1870

Indica o modo de proceder do Ministro brasileiro em Londres em face das injustas e insensatas acrusações proferidas contra o Brasil na assemblea geral dos accionistas da Companhia da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, motivadas pela resolução dada á questão do augmento do capital garantido pela Aviso de 5 de abril ultimo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 39 — Rio de Janeiro, 7 de junho de 1870.

Recchi o officio sob n. 6 de 8 do mez proximo findo em que V. S. communica-me ter dado conhecimento ao Sr. Benson da materia contida no Aviso deste Ministerio de 5 de abril ultimo, relativo á garantia adicional de juros á Estrada de Ferro de Pernambuco. Tambem fico certo da resposta que lhe foi dada pelo mesmo Sr. Benson, com a qual remetteu elle a V. S. a acta da ultima reunião geral dos accionistas que tivera lugar no dia 26, onde segundo informa V. S. foram proferidas contra o Brasil ameaças, embora absurdas e insensatas.

Em resposta cabe-me recommendar a V. S. que proceda a este respeito como se não tivesse recebido semelhante acta, e, nem sobre ella admitta discussão verbal ou por escripto: sendo este o meio mais conveniente de manifestar o desprezo que mereceram as injustas apreciações e extultas ameaças feitas ao Brasil.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 40 — DE 22 DE JUNHO DE 1870

Transmitte ao Ministro brasileiro em Londres a opinião do Governo sobre a divergencia entre o Governo e a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy sobre a insufficiencia dos armazens de cargas da estação de Santos e do material rodante; da demora do processo de arbitramento e do ajuste final das contas da construcção da mesma Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 40 — Rio de Janeiro, 22 de junho de 1870.

Com o officio de V. S. de 22 de abril ultimo sob n. 99, recebi o exemplar do relatório da secção da assemblea geral dos accionistas da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, que teve lugar no dia 14 do dito mez.

Evidencia-se deste documento o proposito do Presidente da Directoria não só de confundir as questões pendentes, mas tambem de crear a seu respeito uma falsa opinião publica, favoravel á sua gestão e contraria ao Governo e seus agentes, cujo procedimento é apresentado sob um ponto de vista menos digno e menos justo.

Comquanto seja bastante a leitura attenta desse documento para se reconhecer a importancia de grande parte das accusações fundadas em factos por elle proprio contradictos, comtudo é de summa importancia refutar-as cabalmente, tornando bem salientes as inexactidões e a má fé do Presidente da Directoria, afim de que a opinião publica e dos accionistas se não desvaire.

Facil será esta tarefa, porquanto ás simples allegações de Mr. Heath, poder-se-hão oppôr disposições claras e terminantes dos contractos, documentos fornecidos pela Directoria ou seus agentes e finalmente factos reconhecidos e confessados pelo proprio accusador.

As censuras versaram sobre:

1º. Insufficiencia dos armazens de cargas na estação de Santos e do trem rodante;

2º. Demora no processo de arbitramento;

3º. Demora do ajuste final das contas da construcção da Estrada.

Acerca do primeiro ponto, V. S. e o Conselheiro Manoel da Cunha Galvão, emissario especial junto ás Estradas de Ferro subvencionadas pelo Thesouro, conhecem bem as disposições das clausulas 17ª e 48ª do Decreto de 1856 e a opinião do Governo sobre sua intelligencia.

A insufficiencia dos armazens de cargas na estação de Santos:

Esta questão pode ser encarada de dous modos. A insufficiencia provém ou de engano ou erro do plano primitivo, caso em que regula a materia a disposição da clausula 48ª do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856; ou do augmento progressivo do trafego. Neste caso as obras precisas devem ser consideradas como addicionaes e como obras novas.

O augmento da estação de Santos não está na hypothese da referida clausula, porquanto, tendo verificado a insufficiencia desta estação, o Engenheiro Dr. Sobragy exigió no accôrdo de 4 de dezembro de 1866 seu augmento e a Companhia, effectivamente, satisfiz a exigencia.

Não seria justo invocar uma disposição por sua natureza transitória para regular questões que constantemente apparecerem.

A insufficiencia de que fala a clausula é a que a pratica dos primeiros tempos pode mostrar e nunca a que o augmento progressivo do trafego possa exigir em futuro mais ou menos remoto.

A questão, pois, versa sobre obras addicionaes ou sobre obras novas, sobre as quaes não pôde o Governo transigir sem autorisação do Poder Legislativo, porquanto a respectiva despeza importaria em ultima analyse em augmento do capital garantido.

Para que o Governo possa tomar em consideração o que a este respeito representa a Companhia é necessario que ella apresente sua proposta sobre quaesquer obras exigidas pelas circunstancias, com antecedencia conveniente, afim de que possa obter da assembléa geral a competente autorisação.

A questão de augmento do material rodante resolve-se facilmente tanto á vista da clausula 17^a do contracto de 1856 como da clausula 6^a do accôrdo de 24 de outubro de 1868, sendo que nenhum valor tem, com relação a este assumpto o Decreto de 11 de março de 1868, apresentado pela Directoria como fundamento inabalavel de seu direito.

Approvando o plano e orçamento Brunlees o Decreto cingiu-se precisamente á letra e espirito daquelle documento. Ora, como V. S. sabe, Brunlees reduzindo a quantidade do trem rodante marcado na clausula 17^a, clara e categoricamente declarou ser isto somente para começar o trafego, o que não importa subrogação da citada clausula.

Quando, porém, se pudesse concluir daquelle Decreto em favor da Companhia, a clausula 6^a do accôrdo de 24 de outubro condemnal-o-hia ainda ao cumprimento daquelle obrigação como V. S. com razão objectou a Mr. Heath.

Para desvanecer quaesquer duvidas que possam haver no publico a semelhante respeito e dar um desmentido solemne tanto a Mr. Heath como ao Engenheiro Brunlees, se effectivamente autorisou o Engenheiro Aubertin a fazer a declaração constante do mencionado relatorio, convém publicar integralmente não só o relatorio Brunlees, o Decreto que o approvou, mas tambem o accôrdo de 24 de outubro de 1868 com as precisas observações.

Melhor que o Governo, conhece V. S. se este leve a menor co-participação na demora do processo arbitral pela vinda ao Brasil do nosso arbitro Mr. Webb; e, portanto, pôde justificar neste ponto o Governo e seu delegado ahi.

A questão não era de tal urgencia nem de tanta monta que exigisse prompta substituição do nosso arbitro, cuja ausencia não devia prolongar-se como effectivamente aconteceu.

Accresce que ainda quando Webb não se ausentasse, seria forçosa a demora até se decidir a questão do processo do arbitramento em relação ao 3^o arbitro.

Teria sido conveniente que aproveitando-se esta interrupção se houvesse tratado de estabelecer a doutrina verdadeira acerca desse processo, firmando o principio do julgamento successivo e não simultaneo do 3^o arbitro; e hem assim a unica intelligencia possivel e racional da clausula 30^a do Decreto de 1856.

Da correspondencia de Mr. Heath a este respeito se deprehende que ainda neste ponto pretende suscitar duvida exigindo que o julgamento se faça simultaneamente pelos 3 arbitros, intelligencia que.

se procedesse, tirar-nos-hia a vantagem de ser proferida no Brasil a sentença definitiva pelo 3º arbitro.

O absurdo de semelhante intelligencia evidencia-se da simples leitura da mencionada clausula, conforme foi declarado pelo Aviso de 22 de janeiro passado sob n. 13.

E' ponto sobre o qual o Governo não admittê duvida.

Procede até certo ponto a censura sobre a dilação do ajuste final das contas de construção da Estrada.

Porém, o Governo, como o proprio relatório reconhece, não tem poupado esforços para ultimal-as, enviando successivamente 3 emissarios incumbidos dessa missão.

E' da maior conveniencia que o Conselheiro Galvão, a quem V. S. dará conhecimento deste, entendendo-se com o Dr. Sobragy, se ainda ahi se achar, aceite o trabalho feito e proceda ao exame do que restar por estudar e verificar.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 41 — DE 22 DE JUNHO DE 1870

Declara que a clausula 17ª do contracto a que se refere o Decreto n. 1.759, de 26 de abril de 1856, não foi revogada pela 6ª, do accôrdo de 24 de outubro de 1866.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PÚBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 41 — Rio de Janeiro, 22 de junho de 1870.

Em resposta ao officio de V. S. de 7 do mez passado sob numero 109, ao qual acompanhou copia da carta que lhe dirigio em 27 de abril anterior o Sr. Robert A. Heath, Presidente da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, relativa á questão do augmento do trem rodante e o modo de interpretar-se a clausula 6ª do accôrdo de 24 de outubro de 1868, cabe-me declarar-lhe que deve proceder a este respeito de conformidade com o meu Aviso desta data refutando o argumento do Presidente da Companhia.

E' inadmissivel a evasiva a que este se socorre para explicar a clara e terminante disposição do accôrdo citado, dizendo que a clausula 6ª não ter significação particular e exigindo para seu vigor a declaração da revogação do Decreto de 41 de março de 1858.

O Governo, que nunca considerou a clausula 17ª do contracto de 1856 revogada pelo citado Decreto, não podia admittir semelhante declaração. E se fez incluir no referido accôrdo a clausula 6ª foi somente para cortar qualquer questão que a tal respeito a Companhia pudesse suscitar.

Concedendo ao Superintendente o Sr. Fox plenos poderes para contractar a acceitação da Estrada, a Directoria, por seu lado, não

resolveu este ponto e o Governo não podia cogitar por sua intenção em excluí-lo do referido accôrdo.

Resumindo, direi ainda uma vez que o Governo mantém a tal respeito suas anteriores decisões.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

LEI N. 1764 — DE 28 DE JUNHO DE 1870

Fixa a Despeza e orca a Receita geral do Imperio para o exercicio de 1870-71, e dá outras providencias.

Dom Pedro Segundo, por Graça de Deus e Unanime Aclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil. Fazemos saber a todos os Nossos Subditos que a Assembléa Geral decretou, e Nós Queremos a Lei seguinte.

CAPITULO I

Despeza geral

Art. 1º. A despeza geral do Imperio para o exercicio de 1870-71 é fixada na quantia de 83.326:718\$590, a qual será distribuida pelos sete diversos Ministerios, na fórma especificada nos artigos seguintes:

Art. 8º. O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas é autorisado para despende, com os objectos designados nos seguintes paragraphos, a quantia de 11.605:009\$550.

A saber:

§ 1º. Secretaria de Estado	150:000\$000
§ 10. Garantia de juros ás Estradas de Ferro ..	1.517:435\$100
§ 11. Estrada de Ferro de D. Pedro II	2.000:000\$000

CAPITULO II

Receita geral

Art. 9º. A receita geral do Imperio é orçada na quantia de 94.100:000\$000.

Art. 10. Esta receita será effectuada com o producto da renda geral arrecadada dentro do exercicio da presente lei, sob os titulos abaixo designados:

Ordinaria

.....
12. Juros das acções das Estradas de Ferro da Bahia e Pernambuco.

.....
14. Renda da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

CAPITULO III

Disposições geraes

.....
Art. 21. Ficam em vigor todas as disposições da Lei do Orçamento antecedente, que não versarem particularmente sobre a fixação da Receita e Despeza, e não tiverem sido expressamente revogadas.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1767 — DE 9 DE JULHO DE 1870

Autorisa o governo para conceder garantia de juros de 5 %* ao capital adicional da companhia da estrada de ferro de Pernambuco

Hei por bem sancionar e mandar que se execute a resolução seguinte da assembléa geral:

Artigo unico. Fica o governo autorizado para conceder garantia de juro de 5 % ao capital adicional da companhia da estrada de ferro de Pernambuco, o qual não poderá exceder a 4.316:977\$777, devendo-se contar da data desta resolução a obrigação e pagamento da referida garantia.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, 9 de julho de 1870, 49° da independência e do imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

AVISO N. 25 — DE 11 DE JULHO DE 1870

Communica ao Presidente da Provincia de S. Paulo que a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, tendo desistido do privilegio de prolongamento de Jundiaby a Campinas, não desistio no entanto do prolongamento de Campinas a S. João do Rio Claro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 25 — Rio de Janeiro, 11 de julho de 1870.

Illmo. e Exmo. Sr. — Participando-me o Inspector das Estradas de Ferro do Brasil em Londres, em officio de 31 de maio ultimo, ter-lhe o Presidente da Companhia da Estrada de Ferro dessa Provincia, declarado, que, comquanto a Companhia tivesse desistido do seu privilegio ao prolongamento da mesma Estrada de Jundiaby a Campinas, não desiste quanto ao seu prolongamento de Campinas a S. João do Rio Claro, e que, decretada a garantia provincial de 7% sobre o capital a despendor nesta Secção, elle proporá aos accionistas a construcção dessa parte da Estrada, assim o communico a V. Ex. para seu conhecimento. E por esta occasião recommendo a V. Ex. o maior cuidado quando houver de conceder a garantia de que se trata, visto importar ella em forte onus á Provincia, que deve receber compensação correspondente; convido, em todo o caso, exigir-se, que a sede da Companhia seja no Brasil ou pelo menos que aqui sejam decididas as questões supervenientes.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 42 — DE 15 DE JULHO DE 1870

Resolve o conflicto havido entre o Superintendente da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby e o respectivo Engenheiro Fiscal.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 42 — Rio de Janeiro, 15 de julho de 1870.

Acho-me de posse do officio de V. S. datado de 4 do mez passado e sciente da resposta dada por Mr. Heath acerca do conflicto que se deu entre o Superintendente da Estrada de Ferro de São Paulo, Mr. Fox, e o respectivo Engenheiro Fiscal, declaro-lhe que o Governo Imperial não póde annuir á condição proposta pelo mesmo Sr. Heath, porquanto sendo positivas as provas de irregularidade do procedimento do referido Superintendente, conforme o inquerito que acompanhou o Aviso de 6 de maio, expedido á Legação do Brasil nessa Côrte, é inadmissivel a solução pelo Sr. Heath proposta.

Se a Directoria, pois, não quizer dar por findo o incidente, o Governo exigirá ostensivamente a retirada daquelle agente da Companhia, fundando-se nas provas colligidas e sua reclamação.

Outrosim, convém que V. S. communique o resultado deste objecto.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Conselheiro Manoel da Cunha Galvão.

AVISO N. 43 — DE 21 DE JULHO DE 1870

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que o Governo fica sciente de haver sido paga a garantia de juros devida á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, observando-lhe todavia que a referida Directoria tem-se collocado em circumstancia de não dever obter o menor favor do Governo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 43 — Rio de Janeiro, 21 de julho de 1870.

Accuso o recebimento do officio de V. S., datado de 21 do mez passado, sob n. 134, e sciente de ter ordenado o pagamento da quantia de libras 22.750, a Companhia da Estrada de Ferro de São Paulo, por conta dos juros garantidos pelo Governo Imperial e pertencentes ao semestre, conforme havia solicitado a respectiva Directoria, approvo o seu procedimento, observando-lhe todavia que a referida Directoria tem-se collocado em circumstancias de não dever obter o menor favor do Governo.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 44 — DE 23 DE JULHO DE 1870

Estabelece as condições dentro das quaas o Governo concede o augmento do capital garantido da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 44 — Rio de Janeiro, 23 de julho de 1870.

Remetto a V. Ex. a inclusa copia authentica da Resolução da Assembléa Geral que autorizou o Governo para conceder garantia de juro ao capital addicional da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, e bem assim as clausulas mediante as quaas o Governo fará effectivo semelhante favor.

V. S., de accôrdo com o Sr. Conselheiro Galvão, examinará as referidas clausulas, e não se lhes offerecendo duvida sobre algum ponto essencial, entender-se-ha com a Companhia declarando que

são definitivas, e consequentemente ou ella as acceta, e neste caso V. S. fica autorizado a celebrar o contracto para desde logo tornar-se effectiva a garantia, ou as rejeita, e o Governo, segundo o compromisso que tomou perante as Camaras, pedirá immediatamente a revogação daquella Lei.

O pensamento do Governo é estabelecer de modo claro e positivo as suas relações com a Companhia, acabando com as questões pendentes e prevenindo outras no futuro. Neste proposito estudou os contractos existentes e estabeleceu as modificações que lhe pareceram indispensaveis áquelle resultado, sobre bases francas e generosas.

Concedeu, portanto, tudo quanto podia conceder sem reserva, sem espirito de cavillação. O Superintendente da Estrada de Ferro, o Sr. G. O. Mame compenetrou-se da boa vontade e lealdade do Governo e em geral concordou com as clausulas em questão. Assim, espero que o resultado seja como é de esperar.

Convém que V. S. fique prevenido de que o Governo Imperial póde vir a ter autorisação do Poder Legislativo para resgatar a Estrada, dando em troca titulos da divida publica externa, sob a condição de que o juro e amortisação destes titulos não excederá a importancia do juro que o Governo tiver garantido á Companhia nos termos da proposta de que lhe remetto em exemplar impresso.

Haja ou não regrição das clausulas juntas, convém saber-se se a Companhia acceta aquelle alvitre.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

Clausulas para tornar-se effectiva a garantia do capital adicional da Estrada de Ferro de Pernambuco nos termos da lei n. 1767, de 9 de julho de 1870.

1ª

Quando a renda liquida da Companhia exceder de 6 % sobre o capital de libras 1.850.000, despendido na construcção da Estrada, o excesso de 6 até 7 % será destinado exclusivamente ao fundo de amortisação.

O excesso de 7 a 12 % será dividido em 3 partes iguaes pertencendo uma ao Governo Imperial, outra á Companhia e a ultima ao fundo de reserva.

O excesso de 12 % para cima será exclusivamente do Governo Imperial.

2ª

Quando o fundo de reserva tiver attingido a quantia de libras 20.000, a 3ª parte do excesso de 7 a 12 % de que trata a clausula antecedente e que deverá pertencer ao referido fundo de reserva, pertencerá á Companhia.

3ª

O fundo de amortisação será empregado ou em títulos da dívida publica do Brasil ou em acções da Companhia e depositado no estabelecimento de credito em que as partes concordarem, vencendo o competente juro que será semestralmente empregado nos mesmos titulos ou acções.

Se o Governo Imperial resolver o resgate da Estrada, será dejudizada do preço deste a importancia do fundo de amortisação que existir.

A todo o tempo que o fundo de amortisação attingir a somma do capital despendido na construcção da Estrada de Ferro (libras 1.850.000) esta com todas as suas dependencias reverterá ao dominio do Estado sem mais indemnisação.

4ª

O fundo de reserva é destinado a despesas extraordinarias, como sejam augmento de estações e obras novas indispensaveis, augmento e renovação do material rodante.

Será administrado pela Companhia que todavia não poderá despende qualquer parte delle sem prévio accordo com o Governo Imperial.

Qualquer desfalque será preenchido pelo modo estabelecido na clausula 1ª.

No caso de resgate da Estrada pelo Governo Imperial ou reversão della para o Estado, o fundo de reserva que houver pertencerá á Companhia.

5ª

Emquanto não houver fundo de reserva as despesas especificadas na clausula anterior serão levadas á conta da receita e despesa da Estrada, se forem feitas com prévia approvação do Governo Imperial.

6ª

Em todo caso as despesas do custeio e conservação da Estrada, bem como do reparo do machinismo rodante, continuarão a ser levadas á conta da receita e despesa da Estrada.

7ª

Quando o Governo tiver approvedo um plano para as obras do Porto do Recife, a Companhia, dentro do prazo de um anno, contado da data em que lhe fôr marcado, será obrigada a prolongar a Estrada de Ferro, á sua custa, conforme o traço que fôr approvedo pelo Governo, das Cinco Pontas ao dito Porto.

Entretanto, a Companhia fica obrigada a construir á sua custa até 30 de junho de 1871 uma linha singela de trilhos das Cinco Pontas ao lugar do Arsenal de Guerra pelas ruas de Santa Rita e da Praia, conforme o plano offercido em 1857 pelo Sr. G. O. Mann.

Em ambas as hypotheses o Governo facultará a passagem da linha pelos terrenos do dominio publico, de accordo com a administração provincial e municipal.

Não prolongando a Companhia a estrada pela forma e dentro do prazo acima declarado, perderá qualquer direito que pretenda ter sobre este objecto.

8ª

A Companhia desiste de qualquer reclamação contra o Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857.

9ª

A Companhia obriga-se a não exigir em tempo algum da Provincia de Pernambuco garantia para o capital adicional de libras 485.664.

10

O Governo, sem prejuizo do que está estipulado nos contractos anteriores, ficará exonerado da obrigação da garantia do capital adicional de libras 485.664, quando terminar a amortisação do emprestimo que a Companhia contrahio nos termos de contracto de 10 de abril de 1860, ficando então o capital garantido reduzido a libras 800.000.

11

Dão-se por liquidadas as contas da receita e despeza desde a inauguração da Estrada até agora, e servirão para base da classificação das despezas que d'ora em diante tem de ser levadas á conta do trafego, as disposições das clausulas 4ª, 5ª e 6ª.

DECRETO N. 4554 — DE 30 DE JULHO DE 1870

Concede á Companhia Ituana a necessaria autorisação para funcionar e approva os respectivos estatutos.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia Ituana, destinada a construir e custear uma Estrada de Ferro entre as cidades de Jundiaby e Itú, devidamente representada; Tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado: Hei por bem Conceder-lhe a necessaria autorisação para funcionar e Approvar os respectivos estatutos com as modificações que com este baixam, assignadas por Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, 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 trinta de julho de mil oitocentos e setenta, quadregesimo nono da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Modificações a que se refere o decreto n. 4554 desta data

1ª. Supprima--se o art. 3º, porque é de lei que as sociedades anonymas tenham existencia legal depois de autorisadas.

2ª. No fim do art. 4º acrescentem-se as seguintes palavras: — com approvação do Governo Imperial.

3ª. O § 16 do art. 17 ficará assim redigido: — decidir finalmente, de conformidade com as disposições dos estatutos e contrato com o Governo da Provincia, todas as questões e regular todos os negocios da Companhia, salvos os que são da competencia privativa da assembléa geral dos accionistas.

4ª. No § 4º do art. 35 e nos que tratarem do emprestimo se acrescente: — não excedendo este de um terço do capital social realisado.

5ª. No art. 58 acrescente-se o seguinte: — os juros das apolices e mais titulos, com excepção dos dividendos das acções resgatadas, pertencentes ao fundo de amortisação, entrarão na conta dos lucros divisiveis.

6ª. Fica marcado o prazo de dois annos para a Companhia completar a distribuição de suas acções.

7ª. Fica salva a preferencia que pelas clausulas 3ª e 43ª do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856 cabe á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

Palacio do Rio de Janeiro, em 30 de julho de 1870. — *Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.*

Estatutos da Companhia Ituana da Estrada de Ferro de Itú a Jundiahy, approvados pela assembléa geral dos accionistas, aos 20 de fevereiro de 1870, a que se refere o decreto desta data.

CAPITULO I

Da Companhia e sua organização

Art. 1º. Fica creada uma Companhia ou Sociedade Anonyma que se denominará — Companhia Ituana, — e que terá por fim construir um ramal de Estrada de Ferro, que dessa cidade vá entroncar-se em Jundiahy ou na Estrada de Ferro da Companhia Inglesa, ou na da Companhia Paulista, segundo a planta que fôr approvada pelo Governo e de conformidade com os presentes estatutos.

Art. 2º. A séde da Companhia e sua direcção geral estará na cidade de Itú.

Art. 3º. A Companhia terá existencia de direito na data em que estiverem subscriptas pelo menos oito mil acções de seu capital.

Art. 4º. A duração da Companhia será de 90 annos, ou por tanto tempo quanto fôr o privilegio concedido pelo Governo Imperial. Findo o prazo do privilegio, a Companhia, a quem fica a propriedade garantida, poderá vender essa mesma propriedade, ou prorogar sua duração por prazo determinado, como convier e fôr determinado pela assembléa geral de accionistas.

CAPITULO II

Da administração da Companhia

Art. 5º. Os negocios da Companhia serão regidos por uma Directoria composta de cinco membros, que se denominarão Directores, dos quaes um será o Presidente.

Art. 6º. Os cinco Directores serão eleitos pela assembléa geral de accionistas. D'entre os Directores o Governo da Provincia escolherá o Presidente.

Art. 7º. A eleição para Director só poderá recahir em accionistas que tenha pelo menos 50 acções, subscriptas e registradas seis mezes antes da eleição.

Art. 8º. As 50 acções de que se fala no artigo antecedente, tornar-se inalienaveis e serão depositadas durante o exercicio da Directoria.

Art. 9º. Não poderão exercer conjuntamente os cargos de Presidente e Directores, accionistas que forem sogro e genro, cunhado durante o cunhado, parentes por consaguinidade até o segundo grão, e socios de firmas sociaes.

Art. 10. Não pôde ser Director aquelle que exercer emprego de confiança da Companhia, ou tenha, quer directa, quer indirectamente, interesse ou algum contracto com ella. A superveniencia de qualquer destes factos importa a perda do lugar de Director.

Art. 11. Os Directores e os que substituirem a estes, não poderão ser reeleitos dentro do primeiro anno, contado do dia da substituição, de conformidade com o § 13 do art. 2º da Lei de 22 de agosto de 1860.

Art. 12. A assembléa geral de accionistas fará de 5 em 5 annos a eleição de sua Directoria, e annualmente a substituição de um dos membros desta. Não fica sujeita á esta disposição a primeira Directoria que se eleger, que funcionará sem alteração alguma durante a construcção da Estrada.

Art. 13. Para a substituição de que se falla no artigo antecedente, regulará a antiguidade, devendo ser substituido o Director mais antigo no cargo. Em caso de igual antiguidade sahirá da Directoria aquelle que a sorte designar.

Art. 14. Quando tenha de ser substituido o Director escolhido pelo Governo da Provincia para Presidente, o mesmo Governo designará outro dentre os que ficarem.

Art. 15. Para que possa a Directoria funcionar é essencial a presença de tres Directores pelo menos.

Art. 16. A Directoria decide todos os negocios da Companhia, e para esse fim lhe são conferidos plenos poderes.

Art. 17. A Directoria compete:

§ 1º. Estabelecer regulamento para reger os empregados da Companhia nos seus differentes serviços.

§ 2º. Formular regulamento para a direcção de todos os serviços, e em geral de tudo que respeita á construcção e custeio da Estrada de Ferro.

§ 3º. Fazer com os Governos, geral e provincial, com outras

Companhias, ou com terceiras pessoas, todos os contractos necessarios para a boa marcha da empresa.

§ 4º. Fazer todos os contractos geraes ou parciaes necessarios para a construcção e custeio da Estrada, para fornecimentos, materiaes, etc.

§ 5º. Resolver se a execução das obras deve ser feita por administração ou por empreitadas, quer geraes, quer especiaes, com tabella de preços, precedendo proposta em carta fechada.

§ 6º. Fazer aquisição de todos os bens moveis ou immoveis, e de tudo quanto preciso fôr á empresa, podendo igualmente alheiar aquelles que tornarem-se desnecessarios.

§ 7º. Convocar assembléa geral de accionistas nas épocas marcadas, e todas as vezes que parecer precisa uma convocação extraordinaria.

§ 8º. Organisar o balanço e relatorio semestraes, que devem ser apresentados á assembléa geral de accionistas.

§ 9º. Assignar os contractos que forem celebrados com o Governo geral, ou com o Governo provincial.

§ 10. Assignar os titulos e cautelas das acções e emitir acções nos casos previstos nestes estatutos.

§ 11. Arrecadar os fundos da Companhia e escolher o deposito mais conveniente para os mesmos.

§ 12. Annunciar as chamadas das acções, respeitando as condições determinadas nestes estatutos.

§ 13. Formular e dirigir o plano da escripturação da Companhia.

§ 14. Nomear e demittir livremente seus empregados; diminuir o numero destes, quando convier, marcar-lhes a categoria e vencimentos.

§ 15. Fazer a distribuição de dividendos de seis em seis mezes, quando elle puder ter lugar, guardada a disposição do art. 54 destes estatutos.

§ 16. Decidir finalmente todas as questões e regular todos os negocios da Companhia, salvo os que são da competencia privativa da assembléa geral de accionistas.

Art. 18. O Presidente é o executor das deliberações e resoluções da Directoria.

Art. 19. Ao Presidente compete:

Parapho unico. Assignar todos os contractos celebrados com a Directoria excepção feita dos contractos com os Governos, geral e provincial, a respeito dos quaes se guardará o que fica disposto no art. 17, § 9º destes estatutos.

Art. 20. Fallecendo, ou demittindo-se algum dos Directores, será chamado para substituí-lo provisoriamente o accionista, que tiver obtido maior numero de votos immediatamente aos cinco eleitos, até que se cumpra o disposto no art. 35, § 8º destes estatutos.

Art. 21. As funções da Directoria são gratuitas. O Presidente, porém, será remunerado com uma gratificação nunca maior de 4:000\$000 annuaes, marcada pela assembléa geral dos accionistas.

Art. 22. A Directoria reunir-se-ha ordinariamente de quinze em quinze dias; extraordinariamente, todas as vezes que o exijam os interesses da Companhia.

Art. 23. As decisões da Directoria serão tomadas por maioria de votos. No caso de empate, o Presidente, além do seu voto como Director, terá o voto de qualidade.

Art. 24. Na falta do Presidente fará suas vezes o Director mais votado.

CAPITULO III

Da assembléa geral

Art. 25. A assembléa geral é a reunião de todos os accionistas, ou pelo menos de um decimo delles, e que representem tres mil acções.

Art. 26. A assembléa geral reunir-se-ha ordinariamente todos os semestres e extraordinariamente todas as vezes que fór convocada pela Directoria. No primeiro caso haverá annuncios com antecedencia de trinta dias; no segundo com antecedencia de vinte.

Art. 27. Tambem terá lugar a convocação extraordinaria pela Directoria, sempre que isso fór requerido para o fim designado, por accionistas que representem uma decima parte do capital social realisado.

Art. 28. A assembléa geral, regularmente convocada e constituida, representa a totalidade dos accionistas, e suas decisões são obrigatorias.

Art. 29. Os votos dos accionistas serão recebidos na seguinte razão: cada cinco acções dará um voto até dez; excedendo deste numero, se contará um voto por cada dez acções até vinte; excedendo deste numero, se contará um voto por cada vinte acções até quarenta, que será o maximo dos votos.

Não serão admittidos votos por procuração na eleição dos Directores.

Art. 30. Para o accionista poder votar em qualquer reunião, exige-se que não tenha incorrido na penalidade do art. 40 destes estatutos, que tenha registrado e depositado suas acções no escriptorio da Companhia; fazendo-se o registro com a antecedencia de 60 dias e o deposito com antecedencia de 15 em relação ao dia da reunião.

Art. 31. Para votar na eleição de Directores exige-se que o accionista registre e deposite suas acções no escriptorio da Companhia 90 dias antes da eleição. Deste deposito e do mencionado no artigo antecedente dar-se-ha uma cautela de accionista.

Art. 32. Em cada sessão ordinaria a Directoria apresentará á assembléa geral o balanço das contas e o relatorio. O balanço trará a demonstração minuciosa do estado da Companhia: deverá apontar o capital social, referindo-se a tudo quanto represente o debito e o credito da Companhia, a demonstração da conta de ganhos e perdas, e conterá finalmente todas as explicações para esclarecimento dos accionistas.

Art. 33. Apresentado o balanço e relatorio, a assembléa geral elegerá uma commissão de exame de contas, composta de cinco

membros para dar parecer a respeito. O parecer da Comissão, acompanhado das peças sobre que versar, será sujeito á discussão e approvação dos accionistas em assembléa geral, especialmente convocada para esse fim.

Art. 34. Todo o accionista terá o direito de examinar pessoalmente o balanço, os livros da Companhia, e quaesquer papeis, ou documentos della. Esta faculdade, porém, será limitada a um dia por mez, o qual será designado pela Directoria.

Art. 35. A' assembléa geral compete:

§ 1º. Eleger os Directores.

§ 2º. Deliberar e resolver sobre qualquer proposta da Directoria ou dos accionistas.

§ 3º. Mandar proceder a exame da administração sem limitação alguma, nomeando delegados especiaes para esse fim.

§ 4º. Autorisar a Directoria a contrahir emprestimos, marcando-lhe o modo e as condições.

§ 5º. Autorisar e determinar o augmento do capital, na fórma do art. 73 destes estatutos, além da quantia garantida pelo Governo da Provincia.

§ 6º. Deliberar sobre a renuncia da garantia de juros por parte do Governo da Provincia.

§ 7º. Marcar gratificação ao Presidente.

§ 8º. Eleger Director, que substitua o que houver fallecido, ou se tiver demittido.

§ 9º. Resolver sobre a venda ou cessão da Estrada, dissolução da Companhia ou incorporação della a outras Companhias.

§ 10. No caso de venda da linha, resolver se deve a Companhia empregar seu capital reembolsado na continuação da Estrada de Ferro até outro ponto, salvos os direitos de terceiro; sendo licito ao accionista, que quizer, retirar seus capitaes.

§ 11. Resolver a modificação dos presentes estatutos, ficando qualquer modificação dependente da approvação do Governo Imperial.

§ 12. Eleger o Presidente e Secretarios em suas reuniões.

Art. 36. As decisões em assembléa geral serão tomadas pela maioria de votos representados: porém, as decisões sobre os paragrafos 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10 e 11 do artigo antecedente só poderão ser tomadas em assembléa geral expressamente convocada para tal fim, e por dous terços pelo menos dos votos representados.

CAPITULO IV

Do capital social, dos direitos e deveres dos accionistas

Art. 37. O capital social da Companhia Iluana, da Estrada de Ferro de Itú a Jundiaby, será de 2.500:000\$000, divididos em acções de 200\$000 cada uma.

Art. 38. As acções são realisaveis em prestações nos prazos, que forem marcados, ou pela forma determinada nestes estatutos.

Art. 39. As chamadas serão feitas segundo as necessidades da Companhia e na razão do valor estimativo das despezas que ti-

verem de ser feitas com os trabalhos da estrada, e serão annunciadas com o prazo de 30 dias pelo menos. A Directoria deverá fazer a demonstração da necessidade da chamada perante o Governo da Provincia antes de annuncial-a.

Art. 40. O accionista, que não realisar a respectiva entrada no prazo da chamada, perderá, em beneficio da sociedade, as entradas anteriormente verificadas.

Art. 41. O accionista impontual poderá justificar-se perante a Directoria, allegando os motivos que o impediram de fazer a entrada no tempo competente. Se sua justificação fôr atendida, a Directoria mandará receber posteriormente as entradas demoradas, exigindo nestes casos juro pela mora, e que será contado na razão de mais 1 % do que na occasião se cobrar na caixa filial de Banco do Brasil em S. Paulo, durante o periodo em que occora a impontualidade.

Art. 42. A Directoria tem o direito de declarar em commisso as acções sobre que occorra a impontualidade, devendo publicar que ficam nullas e sem valor, effectuando a emissão de outras que as substituam.

Art. 43. As acções serão ao portador; poderá, porém, a Directoria declarar no verso o nome do possuidor que assim o exija.

Art. 44. A transferencia das acções realisa-se por qualquer modo válido em direito. Não pôde, porém, essa transferencia ter lugar por meio algum, senão depois de realísado um quarto de seu valor. (Lei de 22 de agosto de 1860, art. 2º, § 5º).

Art. 45. Por endosso só é permittida a transferencia depois que se tiver recolhido o capital integral das acções emittidas.

Art. 46. No escriptorio da Companhia haverá um registro nominal de todos os possuidores de acções. As transferencias serão averbadas por acto lançado em livro competente.

Art. 47. As despezas de taxa e outras com a transferencia de cada acção não poderão exceder á quantia de 1\$000.

Art. 48. No caso de perda ou extravio de uma ou mais acções da Companhia, a Directoria substituirá os titulos perdidos por outros, que serão entregues a quem de direito pertencam, depois de feitos os precisos annuncios e de adoptar todas as necessarias cautelas, de modo a inutilisar completamente os titulos perdidos.

Art. 49. Cada acção é indivisivel em relação á Companhia e deve ser representada por uma unica pessoa, quaesquer que sejam os contractos de que haja sido objecto.

Art. 50. Os credores ou herdeiros do accionista não poderão arrestar, sob qualquer pretexto, a propriedade de quaesquer objectos que sejam da Companhia, salvos os direitos que lhes competam sobre os titulos ou acções que pertençam a seus devedores.

CAPITULO V

Dos juros, dos dividendos, do fundo de reserva

Art. 51. Durante a construcção da Estrada de Ferro de Itá a Jundiaby, o Governo da Provincia garante 7 % de juros sobre o capital que fôr desembolsado.

Art. 52. Os accionistas receberão os 7 % pagos pelo Governo provincial sobre o capital desembolsado, mas os pagamentos só deverão ser annunciados depois de effectivamente recebidos os juros pela Directoria, de tal sorte que em nenhum caso, ainda temporariamente, parte do capital seja empregado em dividendo.

Art. 53. Depois de construida a Estrada, o Governo da Provincia completará os 7 % garantidos, se porventura os lucros liquidados da Companhia não attingirem esse quantum: e pagal-os-ha por inteiro até o maximo de 7 %, se a Companhia não auferir lucro algum.

Art. 54. Todos os semestres, em vista das contas e documentos, a Directoria proporá á assembléa geral de accionistas o pagamento de um dividendo, que esteja calculado, e a assembléa geral resolverá se deve o dividendo ser pago ou não.

Art. 55. Logo que os lucros liquidados excedam a 10 %, o Governo da Provincia entrará em partilha igual com a Companhia no excesso dos 10 %.

Art. 56. Esta partilha, que é uma compensação dos 7 %, garantidos pela Provincia, se effectuará só até o reembolso da quantia despendida por ella.

Art. 57. A Directoria deduzirá annualmente dos lucros liquidados uma quantia correspondente a seis decimos por cento sobre o capital para formar seu fundo de reserva. Essa quantia poderá ser empregada em apolices da divida publica, acções da Companhia, ou pelo modo que mais conveniente julgue a Directoria, com a approvação da assembléa geral dos accionistas.

Art. 58. O fundo de reserva é destinado a representar no fim do prazo da duração da Companhia o capital com que se constitue, e a acudir ás necessidades extraordinarias provenientes de força maior. Nunca, porém, será applicado ao pagamento das multas em que incorra a Companhia.

CAPITULO VI

Da dissolução da Companhia e sua liquidação

Art. 59. A Companhia será dissolvida:

§ 1°. Expirando o prazo marcado para a sua duração, se a assembléa geral de accionistas não resolver o contrario.

§ 2°. Pela venda ou cessão da Estrada a diversa Companhia, ou pela sua incorporação com outra.

§ 3°. Pela perda de dous terços de seu capital.

§ 4°. Mostrando-se que a Companhia não póde preencher seu fim.

§ 5°. Por todos os outros meios em direito estabelecidos a respeito de sociedades anonymas e companhias.

Art. 60. Dissolvida a Companhia, entrará ella em liquidação.

Art. 61. A liquidação será feita promiscuamente pela Companhia e pelo Governo provincial, elegendo a assembléa geral tres liquidadores e o Governo provincial dous.

Art. 62. Podem ser liquidadores tanto accionistas como pessoas estranhas á Companhia.

Art. 63. A comissão liquidadora procederá na forma das disposições da legislação commercial.

Art. 64. Feita a liquidação e a proposta de partilhas, serão esses trabalhos apresentados á Directoria, que convocará a assembléa geral extraordinaria.

Art. 65. A assembléa geral resolverá, por dous terços dos votos representados, se devem ser approvadas a liquidação e proposta de partilha.

Art. 66. Approvada a liquidação e proposta de partilha, nenhum accionista poderá mais reclamar.

CAPITULO VII

Da fiscalisação do Governo da provincia

Art. 67. O Governo da Provincia tem o direito de fiscalisar todos os trabalhos e operações da Companhia nos seus diversos serviços.

Art. 68. Para esse fim ser-lhe-ha licito o exame dos livros da escripturação da Companhia e de todos os documentos á mesma pertencentes. A Directoria lh'os franqueará sempre que houver exigencia.

CAPITULO VIII

Disposições geraes

Art. 69. O contracto para a construcção da Estrada de Ferro do Itú a Jundiahy, tal qual fôr publicado, e depois de approvado pelo Governo geral, será parte integrante dos presentes estatutos, e ambos entender-se-hão aceitos e approvados por todos aquelles que subscreverem acções da Companhia ou em qualquer tempo forem dellas possuidores.

Art. 70. A assembléa geral resolverá se a Directoria deve estabelecer agencias e que poderes lhes deve conferir.

Art. 71. A Companhia poderá ter agencias em diversas localidades da Provincia, dentro ou fóra do Imperio, como melhor convier, sendo indispensavel a approvação do Governo geral, quanto ás que forem estabelecidas no exterior. Estas agencias actuarão pela força dos poderes que lhes forem conferidos pela Directoria.

Art. 72. A Companhia poderá vender a Estrada e seu privilegio uma vez concluida ella, ou mesmo durante a sua construcção, por deliberação da assembléa geral dos accionistas e de accôrdo com o Governo provincial.

Art. 73. Se tornar-se necessario augmento de capital para a construcção da linha contractada, a assembléa geral dos accionistas poderá autorisar uma nova emissão de acções, ou determinar que a Companhia levante emprestimo, que nunca poderá exceder a um terço do capital social. O augmento de capital, porém, sob qualquer das formas indicadas, não gosará da garantia de juros pagos pela Provincia.

Art. 74. No caso de vir a ser desfalcado o capital da Companhia em quantia equivalente a 20 por cento da sua total importância, a assembléa geral poderá autorisar a emissão suplementar

de acções ou levantamento de empréstimo, salva sempre a responsabilidade dos gerentes, na forma da lei. Nesta hypothese, porém, nem as acções emitidas, nem o empréstimo levantado, gosarão do privilegio da garantia de juros por parte da Provincia.

Art. 75. Depois de concluida a Estrada de Ferro de Itú a Jundiaby serão fixadas as taxas de transito, de accôrdo com o Governo Provincial.

Art. 76. Logo que os lucros liquidados da Companhia excedam, em dous annos consecutivos, a doze por cento, deverão ser modificadas as taxas do transito, de accôrdo com o Governo provincial. A diminuição nos preços das taxas de carga deverá comear pelos generos destinados á alimentação publica, e nos preços das taxas de passageiros pelos lugares de 2ª classe.

Art. 77. Não se pagarão dividendos aos accionistas enquanto o capital social, desfalcado em virtude de perdas, não fôr integralmente restabelecido na forma do art. 5º, § 17, n. 2 do Decreto numero 2711 de 19 de dezembro de 1860.

Art. 78. Os accionistas são responsaveis pelo valor das acções que lhes foram distribuidas. — Os Directores interinos — *José Elias Pacheco Jordão*. — *Agostinho de Souza Neves*. — *Barão de Piracicaba*. — *Francisco Emygdio da Fonseca Pacheco*.

AVISO N. 10 — DE 4 DE AGOSTO DE 1870

Presta á Camara dos Deputados informações sobre o requerimento em que o Visconde de Barbacena, pede privilegio e garantia de juros para a construcção de uma Estrada de Ferro na Provincia de Santa Catharina.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 4 de agosto de 1870.

Devolveo a V. Ex, para ser presente á Camara dos Senhores Deputados o requerimento, em que o Visconde de Barbacena pretende garantia de juros de seis por cento sobre o capital de libras cento e oitenta mil (180.000) pelo prazo de sete annos para a construcção de uma via ferrea entre as minas de carvão de pedra do Tubarão e um porto do rio do mesmo nome, na Provincia de Santa Catharina, e ao que requisitou a referida Camara em officio de 21 de agosto do anno passado satisfaco do seguinte modo:

A empresa de que se trata, se pelo lado de viação não offerceo vantagens immediatas, e compensadoras do auxilio pedido, pelo que concerne á lavra de um dos mineraes com razão considerado, como o ferro, elemento essencial do desenvolvimento material do seculo 19º, assume tal importancia que se torna merecedora da solicitude da Assembléa Geral.

E', com effeito, de alta conveniencia animar a nossa industria de mineração, no presente reduzida a algumas lavras de ouro na Provincia de Minas Geraes.

As minas de carvão de pedra de Tubarão são possantes e de boa qualidade segundo as explorações feitas em 1858 por ordem do Governo pelo Engenheiro James Johnson, e analyses do producto, tanto no Brasil como na Inglaterra.

Os bons resultados, que deve produzir, como é de esperar, esta

mineração, muito não de, sem duvida, influir para despertar a iniciativa particular, encaminhando-a para a exploração de outras minas de carvão e dos riquissimos mineraes que possuímos.

Em taes circumstancias, entendo que haverá vantagem real em conceder algum subsidio em favor do supplicante. Como, porém, a garantia de juros pedido só tem por fim, ao que elle diz, dar força moral á sua empresa, afim de facilitar a reunião dos capitaes, como a construcção da Estrada, na extensão de 9 leguas, não pôde exceder de tres annos, a este tempo deverá ser limitado o prazo, devendo a garantia ser de cinco por cento ao anno sobre a quantia de libras cento e oitenta mil (180.000) pagas semestralmente, porquanto a Lei n. 641 de 26 de junho de 1852, marcou esta porcentagem e não ha razão para alterar em favor do supplicante.

Devendo o Governo ser embolsado do mesmo modo das quantias que adiantar com a garantia para facilitar a empresa, pode-se conceder ainda que a Companhia incorporada comece a amortisar o emprestimo semestralmente dous annos depois de terminado o prazo de garantia.

Nestas condições o favor se limitará apenas á mora da somma adiantada para a garantia, na importância de libras vinte e sete mil (27.000), ou 270.000\$000 ao cambio de vinte e quatro; vindo assim o sacrificio real do Thesouro a ser de 37.387\$500, a juros simples de cinco por cento, ou de 63.351\$715 a juros compostos.

Por ultimo resta-me declarar que se este favor for concedido, o Governo tomará quando effectuar a concessão as cautelas necessarias para assegurar a garantia do emprestimo e prevenir necessidades semelhantes ás pendentes com as actuaes Companhias de Estradas de Ferro subvencionadas pelo Estado.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

A S. Ex. o Sr. 1º Secretario da Camara dos Srs. Deputados.

AVISO N. 222 — DE 26 DE JULHO DE 1870

Fixa a intelligencia da Circular n. 557 de 3 de dezembro ultimo, relativa á isenção de direitos concedida a diversas companhias e sociedades

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, em 26 de julho de 1870.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Declaro a V. Ex. em resposta ao seu officio sob n. 21 de 23 de janeiro proximo passado, acompanhando por cópia a representação do Superintendente da Estrada de Ferro dessa Provincia, relativamente á execução da circular do Thesouro Nacional n. 557 de 3 de dezembro de 1869, que a mesma circular não fixa o tempo em que as Companhias e sociedades devem apresentar a relação da quantidade e qualidade dos objectos de que possam precisar para seu uso; limitando-se apenas a declarar que não será concedida isenção de direitos a estes objectos, sem que primeiramente e quando convier ás referidas Companhias e sociedades, seja a mencionada relação exhibida no Thesouro, e por este determinada a quantidade e qualidade delles no periodo de um anno; cumprindo, portanto, á Estrada de Ferro de que se trata apresentar por intermedio do respectivo Superintendente a relação

dos materiaes e objectos, cujo consumo a experiencia e o conhecimento de taes empresas aconselharem como certo e provavel naquelle periodo.

Deus Guarde a V. Ex.

Visconde de Itaborahy

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

PORTARIA — DE 30 DE JULHO DE 1870

Approva provisoriamente as Instrucções para o serviço da Estrada de Ferro da Bahia.

Sua Magestade o Imperador Ha por bem Approvar e Mandar que sejam provisoriamente observadas, para o transporte de passageiros, animaes e mercadorias na Estrada de Ferro da Bahia ao rio de S. Francisco, as instrucções e tarifas que abaixo seguem-se, organisadas pelo respectivo Engenheiro Fiscal, de accôrdo com o Superintendente da Companhia.

Palacio do Rio de Janeiro, em 30 de julho de 1870. — *Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.*

TARIFAS E REGULAMENTO DO TRAFEGO

Parte Primeira

Trafego de passageiros

CAPITULO I

PASSAGENS ORDINARIAS

§ 1º. *Passagens simples*

1º. Os preços dos bilhetes simples comprados nas estações são baseados nos fretes kilometricos que constam do annexo n. 1.

2º. Aos passageiros encontrados sem bilhetes, ou em classe superior á do bilhete comprado, vender-se-ha no trem bilhetes especiais cujos preços, no primeiro caso, excederão de 10 % os dos bilhetes ordinarios da mesma classe, procedencia e destino, e no segundo representarão a differença entre os preços dos bilhetes das duas classes consideradas, calculada esta, como se fossem aquelles comprados nas estações ou no trem, conforme fôr ou não previamente autorisada pelo chefe de trem a mudança de classe.

Se houver duvida a respeito da estação onde principiou a irregularidade suppôr-se-ha, no primeiro caso, que foi na da procedencia do trem e no segundo na do bilhete primitivo.

3º. Os bilhetes comprados no trem por não ter sido possivel á Companhia vendel-os nas estações não serão sujeitos ao excedente do preço acima estipulado.

§ 2º. *Passagens multiplas*

4º. Serão vendidos, porém, exclusivamente nas estações (salvo caso de força maior) bilhetes de ida e volta com abatimento de 25 % sobre o preço de duas passagens simples, devendo a volta ser effectuada no mesmo dia, se as horas do trem o permittirem, ou quando fôr isso impossivel, no dia immediato.

Poder-se-ha, todavia, regressar dentro do prazo de quatro dias restituindo-se os 25 % do abatimento citado, isto é, a metade de uma passagem simples.

5º. Ficam exceptuados da primeira destas disposições:

1º. Os bilhetes comprados em vespera de dia santo, os quaes serão ainda válidos no dia immediato ao feriado.

2º. Os compradores para Alagoinhas, na sexta-feira, os quaes terão ainda vigor na proxima segunda-feira.

6º. Quem comprar 26 bilhetes de ida e volta da mesma classe, entre duas estações determinadas, tem o prazo de 6 mezes para fazer uso delles, não podendo, porém, transferil-os.

7º. Se o comprador se comprometter a usal-os no prazo de 1, 2 ou 3 mezes, pagará no 2º caso, apenas o preço de bilhetes simples, o qual será diminuido no 1º e augmentado, no 3º, de 25 %.

8º. Partidas de 12 pessoas para cima, em passeio, tem bilhetes de ida e volta pelo preço de bilhetes simples.

9º. Partidas de menos de 12 pessoas, cujas passagens de ida e volta excederem o preço de 12 passagens simples, pagarão apenas esta ultima quantia.

10. Vendem-se bilhetes periodicos trimensaes, semestraes e annuaes, que darão direito a viajar em todos os trens entre duas estações designadas, mas nunca em classe superior á do bilhete.

A importancia destes bilhetes será em geral calculada na razão de tres viagens de ida e volta por semana e ao preço do mesmo numero de passagens simples para os bilhetes trimensaes, concedendo-se, além disto, aos semestraes e annuaes, abatimentos respectivos de 25 e 33 1/3 % (1/4 e 1/3).

11. Para os bilhetes periodicos entre duas quaesquer das quatro primeiras estações, partindo da Bahia, foi calculada a respectiva importancia na razão de uma viagem de ida e volta por dia ao preço de uma passagem simples, gosando dos abatimentos de 25, 33 1/3 ou 50 % (1/4, 1/3 ou 1/2) conforme fôr o bilhete trimensal, semestral ou annual.

12. Todo bilhete periodico será considerado preterido quando antes do prazo marcado estiver realisado o numero de passagens pelo qual foi calculado o respectivo preço.

13. Quem quizer, porém, utilizar-se diariamente de um bilhete periodico, não sub-urbano, e gozar do maior abatimento concedido aos sub-urbanos, deverá comprar aquelle bilhete por um preço calculado segundo a regra especial indicada para estes.

14. Pelo contrario, quem se comprometter a usar só tres vezes por semana de um bilhete periodico sub-urbano pagará apenas o preço constante da applicação da regra geral.

15. Os bilhetes *trimensaes* são pagos adiantados; os *semestraes*

em dous pagamentos successivos, no principio de cada trimestre, sendo o 1º igual ao preço de um bilhete trimensal, e os *annuaes* em tres, sendo os dous primeiros iguaes aos de um bilhete semestral e nas mesmas datas, e o 3º no principio do 2º semestré.

Na falta de um destes pagamentos na data estipulada o bilhete ficará sem vigor.

16. Quem quizer alugar um carro para viagem simples pagará a importancia dos bilhetes correspondentes á lotação do mesmo com abatimento de 25 %; querendo, porém, para viagem de ida e volta pagará apenas a importancia dos bilhetes simples, se fizer a competente declaração no acto de alugar o carro.

17. Exceptuam-se destas regras geraes:

1º. O carro-salão, por cujo aluguel cobrar-se-ha toda a importancia dos bilhetes de 1ª classé, quer simples, quer de ida e volta, correspondente á lotação do mesmo, inclusive o compartimento separado. Será, porém, licito á Companhia, no caso de poder utilizar-se parcial ou totalmente deste, abater as respectivas passagens.

2º. O de dormir, cuja lotação é mui variavel, conforme o uso que delle se pretende fazer, podendo ser apenas utilizado por oito pessoas, durante a noite, mas prestando-se ao transporte de 30.

O minimo do aluguel deste carro será igual ao de um carro ordinario de 1ª classe e dará direito a 24 passagens, cobrando-se, além disto, 18 rs. por pessoa e por noite que delle se utilizar, e as passagens que excederem até completar 30, na mesma razão das 24 primeiras.

3º. Os carros de 3ª classe de lotação superior a 43, cujo aluguel minimo (constante da tabella) será baseado nesta ultima lotação, cobrando-se, porém, as passagens que excederem na mesma razão das 43 primeiras.

18. Os carros alugados para as viagens de ida e volta deverão regressar dentro do prazo marcado para as passagens isoladas da mesma categoria.

19. Se se desejar, porém, conservar o carro até quatro dias deverá préviamente ser feita a declaração neste sentido, cobrando então a Companhia um excedente de aluguel de 50 % para os carros ordinarios ou de dormir e 33 1/2 % para o carro-salão, o que em ambos os casos completa o duplo do aluguel do mesmo carro para viagem simples.

20. Expirado este segundo prazo, ou na falta da formalidade acima prescrita, só se poderá voltar mediante novo aluguel ou compra de bilhetes.

21. Se no fim do primeiro prazo a Companhia não puder ceder, até o 4º dia, os carros-salão ou de dormir, facultará aos passageiros a volta em carro de 1ª classe por um preço calculado na razão de meia passagem por cada pessoa.

22. A lotação de um carro alugado nunca pôde ser excedida.

23. Nenhum passageiro embarcado em carro alugado poderá viajar em outro sem prévia autorização do chefe do trem, sob pena de ser considerado embarcado sem bilhete,

§ 3º — Disposições diversas

24. Os meninos menores de oito annos accommodando-se, se fôr preciso, dous em cada assento, pagarão meia passagem, e os meninos de tres annos, trazidos ao collo, terão passagem gratuita.

25. Os menores de 12 annos não podem viajar sem serem acompanhados, ou (de 8 a 12) munidos da autorisação escripta de seus pais ou tutores.

26. Em alguns casos excepçionaes taes como missões, regosijos publicos, etc., será licito á Companhia:

1º. Vender os bilhetes de ida e volta pelo preço de bilhetes simples e estes pela metade do preço ordinario daquelles.

2º. Prorogar até quatro dias, sem augmento de preço, o prazo marcado para a validade dos primeiros.

27. Tem direito a passagem gratuita:

1º. Em carro de 1ª classe, as irmãs de caridade e os padres em missão.

2º. Em carro de 2ª classe os donos das boiadas que excederem de 30 cabeças.

3º. Em carro de 3ª classe todo conductor de gado de qualquer especie que encher desle, um ou mais vagões.

Nos dous ultimos casos, os passes serão de ida e volta, devendo a viagem de ida ser realisada no mesmo trem em que forem os animaes, e a de volta dentro do prazo de dous dias com a faculdade de prorogar-o até quatro mediante pagamento de meia passagem.

28. A venda dos bilhetes nas estações principiará 30 minutos e cessará tres minutos antes da partida dos trens.

29. Os passageiros só poderão entrar nos carros depois que se abrirem as portinholas, o que terá lugar, pelo menos, cinco minutos antes da partida.

30. Os passageiros devem mostrar ou entregar seus bilhetes ou passes todas as vezes que os empregados da Companhia o requisitarem.

31. Será permittido a cada viajante levar consigo, livre de frete, um ou mais volumes consistindo exclusivamente em objectos de uso pessoal, contanto que o peso ou volume total dos mesmos não exceda de 44 kilogrammas ou 128 decímetros cubicos, sendo o excedente taxado como encomenda e sujeito ás respectivas regras, ás quaes são tambem applicaveis, assim como a taxa *ad valorem do dinheiro e objectos preciosos*, ás bagagens não excedentes dos limites acima marcados.

32. As meias passagens só dão direito a meia bagagem.

33. Ficam sujeitas a todas as regras acima as bagagens dos passageiros que viajam gratuitamente.

34. A recepção da bagagem começará 45 minutos, e cessará 15 minutos antes da partida de cada trem.

35. Em caso algum responsabilisar-se-ha a Companhia pela bagagem por quantia maior de 50\$000, salvo se o seu valor fôr especialmente declarado e o frete correspondente pago.

36. A Companhia tambem não será responsável pela bagagem não registrada e conservada pelo passageiro por sua conta e risco.

CAPITULO II

PASSAGENS ESPECIAES

§ 1º. *Trens especiaes*

37. Conta-se em geral o percurso de um trem especial, quer simples, quer de ida e volta, desde a saída da locomotiva do deposito mais proximo do ponto da partida do trem até o que estiver mais vizinho do destino do mesmo trem.

No caso, porém, em que a Companhia se possa aproveitar de parte deste percurso para outro qualquer serviço seu, ser-lhe-ha licito fazer o competente desconto.

38. O frete de um trem especial, exclusivamente composto da locomotiva e de um carro ordinario de qualquer das tres classes, á escolha dos passageiros, resulta da combinação do percurso determinado pelas regras acima com os fretes fixo e kilometricos que constam do annexo n. 2.

39. Quando a viagem fôr de ida e volta, conceder-se-ha gratuitamente cinco horas de demora no ponto terminal do trajecto de ida, sendo cobradas a 5\$000 cada uma, as horas, ou fracções de horas, que excederem; não podendo, porém, correr o trem sobre a linha depois do pôr do sol, nem sendo contadas as horas desde esse momento até o romper do dia; salvos os casos de força maior ou tendo havido prévio accôrdo com a Companhia.

40. Quando a demora fôr maior de cinco horas poderão os passageiros abandonar o trem especial e regressar pelo trem ordinario, no carro em que vieram, gratuitamente ou pagando meia passagem, segundo fôr a volta dentro do prazo marcado, ordinariamente, para os bilhetes de ida e volta ou no de quatro dias.

41. Se os passageiros preferirem o carro-salão ou o de dormir pagarão um excedente de frete igual á differença entre o aluguel deste e o de um carro ordinario de 1ª classe.

42. Se o numero de passageiros fôr superior á lotação de um carro, pagarão aquelles que excederem, independentemente do frete acima estipulado, suas passagens, ou o aluguel de um ou mais carros supplementares, segundo lhes fôr mais conveniente.

43. Levando-se animaes ou carga, pagar-se-hão os respectivos fretes conforme a tabella n. 2.

44. A Companhia poderá conceder, no frete total calculado pela forma acima, abatimento até 50 % para qualquer trem especial e 75 % para os de recreio.

§ 2º. — *Transportes funebres e de doentes*

45. Os transportes funebres e de doentes effectuados por trem especial ficam sujeitos ás disposições que regulam estes ultimos.

46. Quando fôr o transporte realisado no trem ordinario, pôde ser o cadaver depositado em um carro alugado ou em um vagão especial.

Na primeira hypothese será o cadaver considerado como oc-

cupando quatro lugares, ficando o resto da lotação á disposição das pessoas que fazem parte do cortejo.

Na segunda hypothese cobrar-se-ha um frete especial baseado nos fixo e kilometricos que constam do annexo n. 2, ficando, porém, as pessoas que acompanharem o cadaver obrigadas a comprar suas passagens.

47. As pessoas em estado de demencia ou com enfermidades taes que possam incommodar aos outros passageiros, exigindo constante cuidado, só poderão viajar devidamente acompanhadas, e em carro alugado.

Se fôr o preço do aluguel superior a 20\$ e o numero de pessoas que acompanham o doente inferior á meia lotação do carro, conceder-se-ha um abalimento de 50 %.

Se fôr o mesmo preço comprehendido entre 10\$ e 20\$ (ficando sempre cumprida a ultima condição acima) cobrar-se-ha apenas a primeira destas duas quantias.

48. Emfim poderá também ser transportado o doente acompanhado de duas pessoas em carro ou vagão apropriado, á escolha da Companhia, pela tarifa especial dos transportes funebres.

§ 3º. Transportes em trolleys

49. Os transportes em trolleys, só por excepção e em casos extremos, depois da autorisação formal do Superintendente, serão facultados aos passageiros que o reclamarem, não devendo, porém, exceder jámais de 30 kilometros a distancia a percorrer (já na ida, já na volta).

Cobrar-se-ha então um frete baseado nos fixos e kilometricos que constam do annexo n. 2.

50. Se a viagem fôr de ida e volta conceder-se-ha gratuitamente uma demora de meia hora no ponto extremo do trajecto de ida, cobrando-se por cada meia hora ou fracção de meia hora que exceder um frete adicional de 1\$000.

§ 4º. Observação geral

51. A Companhia poderá exigir o pagamento adiantado de qualquer passagem especial.

Parte Segunda

Trafego de mercadorias, encommendas e excedentes de bagagem

CAPITULO I

ENCOMMENDAS E EXCEDENTES DE BAGAGEM

52. A carga enviada como *encommenda* é recebida nas estações de passageiros de 45 a 15 minutos antes da partida de cada trem, e por este mesmo remetida.

53. Não serão aceitas como encommendas, nem poderão ser incluídas em qualquer volume expedido como tal:

1º. Polyora e outras substancias de conducção perigosa.

2º. Generos de mão cheiro, em porção sufficiente para incommodar aos passageiros.

54. Póde também ser recusado o transporte como encomenda de massas indivisíveis, cujo peso ou volume exceda 147 kilogramas ou 532 decímetros cúbicos, e, em geral, de qualquer carga cujo embarque ou desembarque possa occasionar demoras ao trem.

55. As bagagens ou encomendas não reclamadas até 45 minutos, depois da chegada na estação do destino, ficarão á disposição ulterior do dono ou consignatario das oito horas da manhã ás cinco da tarde, salvo nos dias feriados e no prazo de 45 minutos antes da partida e depois da chegada de cada trem.

56. As encomendas são em geral taxadas por peso (tarifa A) conforme as bases indicadas no anexo n. 3.

57. No caso, porém, da encomenda pesar menos de 340 kilogrammas por metro cúbico, será ordinariamente mais vantajoso e, então, licito á Companhia taxal-a por volume, applicando-lhe o maior frete das mercadorias assim taxadas, isto é, o de mobilia de luxo.

58. Se a encomenda contiver dinheiro ou objectos preciosos, cobrar-se-ha, além do respectivo frete por peso ou por volume um excedente de 1/4 % *ad valorem* para os referidos dinheiros ou objectos.

59. Qualquer encomenda cujo frete calculado fôr inferior a 160m por volume pagará esta ultima quantia.

60. Se fôr, porém, a remessa diaria e os volumes enviados de peso e valor insignificantes, reduzir-se-hão a 40m o minimo cobrado por cada um delles.

CAPITULO II

MERCADORIAS

61. A carga enviada como *mercadoria* será recebida nos respectivos depositos, todos os dias uteis, de seis horas da manhã ás quatro da tarde, e, no dia immediato ao da recepção, transportada até a estação do destino; sendo nesta posta á disposição do consignatario, também todos os dias uteis, de seis horas da manhã ás cinco horas e trinta minutos da tarde.

62. As mercadorias são taxadas por peso (tarifas B a I) ou por volume (tarifas J a N) conforme as categorias indicadas, com os respectivos fretes fixos e kilometricos, nos anexos de ns. 4 e 5.

63. Polvora e outras substancias de conducção perigosa pagam frete duplo.

Estas materias não podem ser transportadas nos trens de passageiros nem permanecer nos armazens da Companhia, e, portanto, só serão aceitas quando fôr possivel remettel-as immediatamente por um trem auxiliar, quer de mercadorias, quer de lastro, material ou inspecção da linha; devendo, por conseguinte, o carregador e consignatario entender-se previamente com a Companhia para a fixação dos dias e horas da recepção e entrega.

Quem esconder facs substancias em qualquer volume será multado em 50\$; além disto a Companhia procederá judicialmente contra o delinquente, se assim lhe convier.

64. Machinas e caldeiras para engenho (tarifa E) teem abatimento de 25 % a 50 % mediante prévio ajuste.

65. A Companhia fica autorizada a cobrar um excedente de frete de 34m, por myriagramma, no assucar das estações do Sítio Novo e Alagoinhas enquanto vigorar o contracto feito por ella com o Major Moreira Rego.

66. Assucar em caixas, procedente das estações sitas entre Bahia e Matta, ou a ellas destinado, pagará (não sendo a Companhia no primeiro destes dous casos responsavel por qualquer demora na expedição) um excedente de frete de 14 réis por myriagramma, salvo se a remessa fôr igual á lotação de um ou mais vagões apropriados ao dito fim; e a carga ou descarga effectuada exclusivamente pelo pessoal do carregador ou consignatario sem se utilizar dos apparatus nem armazens da Companhia, devendo, além disto, no segundo caso, ser o percurso maior de 60 kilometros.

Serão strictamente observadas nos referidos casos as disposições geraes relativas aos pedidos e estadas dos vagões.

67. Os fretes com abatimento concedidos a certos districtos produtores continuarão a vigorar, ficando, porém, substituidos por seus equivalentes no systema metrico decimal, conforme a tabella avulsa n. III.

Para gozar-se destes abatimentos nos generos devem os volumes destinados aos referidos districtos trazer o endereço por extenso, podendo a Companhia exigir outras provas da realidade do destino indicado.

Quem usar de endereços falsos será multado em 500\$, além das penas estipuladas no art. 118 do Regulamento Geral.

68. A mobília de luxo (pianos, espelhos grandes, etc.) paga frete duplo.

69. As tarifas *K* e *L* só serão applicadas quando o frete total resultante fôr igual ou superior a 10\$: se fôr menor, applicar-se-ha a tarifa *J*, cobrando-se então o novo frete assim determinado, se fôr tambem menor de 10\$, e no caso contrario, esta ultima quantia.

Exceptuam-se, porém, desta regra geral o *capim* e folhas, que em qualquer porção e para qualquer distancia pagam pela tarifa *L*.

70. Enchendo-se com generos taxados pelas tarifas *J*, *K* ou *L* um vagão descoberto cuja lotação normal é de 7^m 667, gozar-se-ha, em geral, de um abatimento de 30 % contanto que o frete assim reduzido fique maior de 10\$, pois, no caso contrario, pagar-se-hia esta ultima quantia.

Os fretes de estação a estação de um vagão nessas condições vão já calculados com os respectivos abatimentos e minimo, arredondados em multiplo de 1\$ nas tarifas especiaes *J*, *K* e *L*, as quaes são tambem applicaveis; a primeira, no caso de transporte de mobília, nos vagões cobertos, cuja lotação nominal é de 17m3,465, mas que em razão do espaço perdido é considerada effectivamente não exceder a de um vagão descoberto; e as duas ultimas, aos vagões especiaes para madeira (timber truci) ainda que a respectiva lotação não passe de 6^m 279.

Vem a ser assim o abatimento concedido, pouco mais ou menos, igual, no primeiro caso, a 70, e no segundo a 16 %; justificando-se a inferioridade deste ultimo por serem os vagões a que se refere exclusivamente usados em numero superior a um para as madeiras compridas, em cujo caso concede-se a cada um delles, salvo o pri-

meira, um abatimento supplementar de 50 % como fica abaixo mais geralmente estipulado. (74)

71. O frete de um vagão para lastro cuja lotação é apenas de 3m3,167 (mas que pôde ser preferido, já obrigatoriamente para os generos de peso excessivo taes como *pedras, tijolos, telhas, etc.*, já em virtude de um prévio accôrdo entre o carregador e a Companhia) é inferior de 40 % ao de um vagão descoberto para mercadorias, nas mesmas circumstancias de carga e percurso.

72. Concede-se igual abatimento supplementar aos vagões descobertos, conduzindo generos taxados pela tarifa *L*, excepto *carvão de madeira, piassaba e madeiras brancas*.

73. Pelo transporte de cal em vagões cobertos, quer especiaes, da mesma lotação que os descobertos, quer ordinarios parcialmente carregados até a lotação daquelles, cobrar-se-ha o respectivo frete pela tarifa *L*, quando o percurso fôr inferior a 41 kil. Se fôr, porém, este comprehendido entre 41 e 60 kil., cobrar-se-ha um frete uniforme de 168, e de 60 kil. para cima os fretes da tarifa *L* com abatimento de 20 %.

74. As caixas para assucar que devem voltar cheias pela via-ferrea por conta do dono das mesmas, tem abatimento de 50 %.

75. Para qualquer carga de comprimento tal que necessite o emprego de dous ou mais vagões, cobrar-se-ha por inteiro o frete do primeiro (constante de sua lotação em peso, ou da applicação das regras que precedem, conforme fôr a carga por peso ou por volume) e por metade o de cada um dos excedentes; ficando, porém, as partes não utilizadas destes e daquelles vagões á disposição respectiva da Companhia e do carregador.

76. Serão gratuitamente transportados:

1°. Em ambos os sentidos, os *saccos* vassios e usados, vindos ou tendo de voltar cheios pela Estrada de Ferro com generos pertencentes ao mesmo dono.

2°. Exclusivamente para o interior, as *malas, caixas* (alé meio metro cubico) *barricas* e outros cascos vassios, nas condições do precedente paragrapho, e hem assim a caixaria para os Srs. de engenho que costumam mandar seus productos pela Estrada de Ferro.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

§ 1°. Disposições regulamentares

77. O carregador deve assignar e entregar á Companhia um despacho declarando seu nome, o do consignatario, o numero de volumes, o conteúdo destes e mais quaesquer observações que possam coadjuvar a execução do presente regulamento, inclusive, para certos generos, o valor intrinseco dos mesmos afim de regular a indemnisação em caso de perda.

78. A Companhia poderá abrir qualquer volume que ella suspeitar ter sido despachado com declarações falsas, sendo considerada como tal (e, portanto, sujeita ás comminações do art. 118 do Regulamento Geral) a não declaração de dinheiro ou objectos preciosos. Os volumes contendo semelhantes valores não podem ser

expedidos como mercadorias, mas sim exclusivamente como encomendas.

79. As porcellanas e crystaes de valor excessivo em relação ao peso podem ser considerados objectos preciosos, e, como taes, só acceitos como encomendas.

80. Sendo o frete da mobilia de luxo igual ao das encomendas, terá ella o direito de seguir pelo primeiro trem depois da entrega, salvo se isto occasionar demora.

81. Qualquer reclamação por causa de perda ou avaria deve, para ser attendida, proceder á sahida dos generos do recinto da Estrada de Ferro.

82. Qualquer differença para menos entre o peso declarado na factura ou guia e o verificado na occasião da entrega, só será considerado real, quando não fôr incompativel com a natureza da carga e estado dos envoltorios attribuil-a a uma perda posterior á recepção; pois no caso contrario resultaria evidentemente de um erro para mais na primera pesada.

83. A carga mal acondicionada (já por serem os envoltorios fracos, podres ou defeituosos, já pela má arrumação da carga nos mesmos) só será recebida debaixo da condição formal de irresponsabilidade da Companhia pelas avarias ou diminuições de peso.

84. A Companhia tambem não será responsavel pelas diminuições de pesos provenientes da effervescencia, evaporação ou esgotamento, como acontece com o *mel*, *fumo em folhas*, *assucar*, *melado*, etc.)

85. Finalmente não se responsabilisa a Companhia pelas avarias:

1°. Dos generos que por sua natureza não possam conservar-se em perfeito estado desde a hora da recepção até a da entrega, salvo se fôr esta demorada por culpa da Companhia.

2°. De qualquer volume que não mostrar, por signaes exteriores, que a avaria teve lugar enquanto esteve a cargo em poder da Companhia.

3°. Da mobilia de luxo, porcellanas e crystaes, louça e vidros a não ser em condições taes que seja facil aos empregados verificarem, na occasião da recepção o perfeito estado dos referidos generos, e, além disto, sujeitando-se o remettente a declarar previamente o respectivo valor e pagar uma taxa de seguro de 1/4 % *ad valorem*, na falta de que só poderá reclamar indemnisação provando culpa da Companhia.

86. A Companhia, devidamente autorisada pelo carregador ou consignatario, poderá concertar os envoltorios em máo estado, correndo a respectiva despeza por conta de quem a autorisou.

§ 2°. *Taxas de cargas e descargas*

87. A Companhia considera effectuada quer a recepção dos generos a transportar, quer a entrega dos já transportados pela via ferrea, quando se acharem elles collocados nos lugares que, para tal fim, ella designar nas suas estações.

Para as encomendas e as mercadorias por peso de dimensões compatíveis com o uso da balança este lugar será em cada estação (mormente na da procedencia dos generos) a plataforma da mesma.

Para as mercadorias por volume e para aquellas por pesos de dimensões taes que só possam ser pesadas nos vagões, o lugar da recepção ou entrega será o que fôr mais commodo para o duplo serviço de desembarque das carroças ou barcaças e do embarque nos vagões ou vice-versa.

Neste ultimo caso (e, algumas vezes, no primeiro, porém na estação do destino dos generos) logo que os dous serviços acima indicados possam ser feitos simultaneamente sem mais trabalho do que cada um delles separadamente, o lugar da recepção ou entrega será o proprio vagão, collocado pelos empregados da Companhia na posição que ella julgar mais favoravel á referida transferencia.

88. A Companhia obriga-se somente a transportar debaixo de sua responsabilidade, pelos fretes estipulados, os generos *de estação a estação*, isto é, do lugar da recepção, na procedencia, ao da entrega, no destino.

89. Qualquer serviço de desembarque ou embarque, anterior á primeira ou posterior á segunda, deve correr por conta e risco do carregador ou consignatario, o qual chegando, porém, a um prévio accôrdo com a Companhia, poderá utilizar-se, já dos apparatus desta, já do seu pessoal, já de ambos, com a condição de pagar, conforme fôr o frete por peso ou por volume, uma taxa addicional, tambem por peso ou por volume, que consta do annexo n. 6.

90. Exceptuam-se dos preços alli estipulados:

1°. A carga ou descarga de encomendas que pagam taxa dupla.

2°. A do mel que tem abatimento de 50 %.

3°. A carga de materiaes mui divididos ou pulverulentos não acondicionados em sacco, caixas, etc., a qual paga taxa dupla, ficando, porém, a descarga dos mesmos pelo preço geral.

4°. A lingada de massas indivisiveis superiores a 734 kilogrammas, em peso e 3m3,194 em volume, a qual será objecto de ajuste, podendo a Companhia recusar-se, não só a lingar, como tambem a transportar taes cargas se não lhe convier.

Não serão sujeitos a esta ultima excepção os generos de grande exportação (taes como *assucar, fumo, algodão*, etc.) nem as caixas ou pipas vasiãs.

91. Quando incumbir-se a Companhia deste serviço complementar será ella, durante o mesmo responsavel pelos generos, estando as vasilhas ou envoltorios em boas condições e reservando-se as occurrencias independentes do seu pessoal ou apparatus.

92. Abstrahindo-se o caso excepcional da recepção ou entrega no proprio vagão, corre em geral o serviço da carga ou descarga deste por conta e risco da Companhia, sem augmento de frete comtanto que estejam os generos apresentados de forma tal que possam ser facil e rapidamente embarcados ou desembarcados sem uso obrigatorio dos apparatus.

93. No caso contrario (que póde se dar ou por consistir a carga em massas indivisiveis superiores a 147 kilogrammas a 532 decimetros cubicos, ou por ser ella muito dividida) podera a Companhia cobrar, quer para embarcar os generos nos vagões, quer para desembarcal-os, um frete addicional que será objecto de ajuste, não podendo, porém, em caso algum (salvo o de massas indivisiveis maiores de 734 kilogrammas ou 3m3,194) exceder a taxa acima estipulada para o serviço analogo entre as carroças ou barcaças e

o lugar da recepção ou entrega; e não sendo ella applicavel aos generos de grande exportação nem ás caixas ou pipas vasia.

§ 3º. *Armazenagens e estadas*

94. As mercadorias transportadas pela via-ferrea podem permanecer, livres de armazenagens, nos depositos da Companhia, até 48 horas nas estações terminaes, e oito dias nas intermediarias ou na terminal de Alagoinhas, quando fôr a carga destinada ás localidades situadas a mais de seis kilometros daquelle estação.

95. Passado este prazo cobrar-se-ha por cada dia ou fracção de dia excedente (até 90) e por tonelada ou metro cubico (conforme fôr o frete por peso ou por volume) uma taxa progressiva de armazenagem, segundo o annexo n. 7.

96. Passados os 90 dias deve a Companhia proceder (não só para mercadorias, como tambem para bagagens, encommendas, animaes e carros) na forma dos arts. 63 e 65 do regulamento geral.

97. A Companhia nunca poderá ser obrigada a aceitar e conservar nos seus armazens a carga enviada fora das horas marcadas para a respectiva recepção ou que não esteja prompta para seguir viagem.

No caso, porém, em que ella se preste a fazel-o, terá o carregador a metade do prazo acima marcado para effectuar a remessa; expirado o qual deverá elle pagar por cada dia ou fracção de dia excedente a taxa de armazenagem constante do annexo supracitado.

98. As bagagens e encommendas não reclamadas até o dia immediato ao da chegada do trem pagarão por cada dia ou fracção de dia excedente, uma taxa dupla da acima estipulada, comtanto que seja o resultado maior de 160m por volume e por dia, pois no caso contrario, cobrar-se-hia esta ultima quantia.

99. Duplicar-se-ha tambem a taxa de armazenagem para os generos sujeitos a avarias e em condições taes que seja a Companhia responsavel pelos damnos.

100. Pelos generos que não precisando ser recolhidos debaixo de coberta enchuta permanecerem nos patéos das estações, a Companhia não cobrará armazenagem nem terá responsabilidade.

101. Enchendo-se um carro de qualquer mercadoria, e tendo de ser a entrega desta effectuada naquelle, quer por conveniencia do serviço, quer a pedido do carregador ou consignatario, devem os generos ser reclamados no prazo de 24 horas depois da esgada para as mercadorias em geral, no de dous dias para o mel em Peri-peri, e no mesmo dia para o carvão de madeira na Bahia.

Findos esses prazos cobrar-se-ha por cada dia ou fracção de dia excedente uma estada de 2\$000 por vagão, ficando, porém, a Companhia no caso de precisar do carro com o direito de descarregar-o; cobrando então além da competente taxa de armazenagem, a de descarga precedentemente estipulada.

102. Igual estada pagará qualquer vagão que, pedido por um carregador, permanecer por culpa deste mais de 24 horas na estação da procedencia dos generos.

103. O carvão de madeira que vier diariamente do interior em vagões cheios do mesmo póde ser pelo consignatario recolhido ao telheiro para isto especialmente destinado na estação da Jequitania,

e ali exposto á venda mediante o pagamento de 240 a 300 réis por carga de vagão e por dia.

104. Na determinação dos prazos, ou gratuitos, ou sujeitos a taxas de armazenagens e estada de mercadorias, encomendas e excedentes de bagagens, não serão contados os dias feriados.

105. A carga transportada gratuitamente não será isenta de armazenagem ou estada.

Parte Terceira

Trafego de animaes e carros

CAPITULO I

ANIMAES

106. Os animaes são todos taxados por cabeça (tarifas O a V) conforme as categorias estabelecidas no anexo n. 8, no qual encontrar-se-ha tambem os respectivos fretes fixos e kilometricos.

107. Gozam de abatimentos nas circumstancias e proporções que constam do anexo n. 9.

108. Os cavallos de sella, bestas, etc., devem ser apresentados 15 minutos antes da partida do trem pelo qual leem de seguir; nas estações intermediarias só serão acceitos havendo lugar no trem.

109. Não será permittida demora alguma ocasionada ao trem por difficuldades encontradas no embarque de taes animaes.

110. Cavalhadas, boiadas, manadas de porcos, etc., devem achar-se dentro das estações e nos lugares apropriados uma hora antes da partida do trem, e se excederem o conteúdo de um carro, poderá a Companhia exigir 45 minutos para carregar cada carro.

111. Será licito a todo carregador que encher de gado um vagão, exceder *por sua conta e risco* a respectiva lotação pagando, *porém*, apenas o frete correspondente a esta.

112. Os animaes não domesticados só serão acceitos em condições taes que offereçam a mais completa segurança.

113. Qualquer animal não reclamado até duas horas depois da chegada, pagará por cada dia ou fracção de dia excedente (inclusive a forragem que se lhe fornecer) uma estada igual ao frete correspondente aos seis primeiros kilometros.

114. Não sendo, porém, possivel á Companhia conservar o animal na estação do destino, poderá mandal-o para o curral publico ou qualquer estribaria por conta e risco do dono; ou nas localidades onde não fôr realisavel, devolve-o ao remetente, exigindo delle o pagamento do duplo transporte do animal e da estada acima estipulada.

115. Em todos os casos a Companhia não será responsavel pela morte, ferimento, ou molestia de taes animaes, salvo provando-se negligencia ou máo tratamento.

CAPITULO II

CARROS

116. Os fretes dos carros (tarifas V e X) são baseados nos fixos e kilométricos que constam do anexo n. 10.

117. Os carros para transporte de gêneros ou serviço da lavoura tem abatimento de 50 % estando elles desmanchados.

118. Todo carro não reclamado no prazo de 24 horas, depois da chegada do trem, pagará 500 réis de estada por cada dia excedente.

Appendice

119. A respeito dos abatimentos baseados sobre a quantidade convém notar que, quando fôr esta insufficiente para gozar daquelle vantagem e o respectivo frete, neste caso, torne-se maior do que o estipulado para a quantidade que goza do favor, poderá o remetente pagar o preço desta pela quantidade transportada.

120. No caso de legitimo impedimento do carregador ou consignatario poderá a Companhia conceder-lhe abatimento até 75 % sobre as taxas de armazenagem ou estada.

121. Para qualquer remessa de mercadorias ou animaes, cujo frete calculado fôr inferior a 160 réis, cobrar-se-ha esta ultima quantia, praticando-se o mesmo para com as taxas de carga, des-carga, armazenagem ou estada.

122. Os fretes de encommendas e excederites de bagagens e bem assim os de cavallos, cães e carros (acompanhando seus donos) devem ser pagos adiantados.

123. Os de mercadorias, animaes e carros, (salvo os acima estipulados) são pagos tambem adiantados na Bahia, porém, nas outras estações, á vontade do remetente.

124. Todo o carregador que precisar de carros para mercadorias ou gado deverá pedil-os ao chefe de estação com antecedencia de 24 horas.

A Companhia não se obriga a satisfazer sempre no referido prazo semelhante pedido, porém, fará todo o esforço para não occasionar maior demora.

125. As pessoas que estragarem os carros ou apparatus da Companhia, serão responsaveis pelo danno causado; e se fôr este intencional, proceder-se-ha judicialmente contra os delinquentes.

126. Será licito á Companhia estabelecer temporariamente, de accôrdo com o Engenheiro Fiscal do Governo, *estações de parada*, já para passageiros, já para carga, cobrando as respectivas passagens ou fretes pelos preços estipulados para as estações propriamente ditas, cuja distancia mais se approximar da dos pontos considerados.

127. Fica a Companhia autorizada a affixar annuncios commerciaes, já nas suas estações, já nos carros de 2ª e 3ª classe, cobrando então por cada estação ou carro uma taxa calculada na razão de 80 réis por decimetro quadrado e por mez, mas cuja importancia total nunca será menor de 10 réis e poderá aliás ter abatimento até 50 %.

128. Ficam em vigor as instruções para o serviço telegraphico e taxas dos telegrammas, approvadas por Decisão Ministerial de 24 de dezembro de 1866.
Bahia, 30 de abril de 1870.

Annexos explicativos ou complementares do precedente texto e justificativo das tabellas que seguem

1ª Série. — Trafego de passageiros (1)

ANNEXO N. 1

Bases dos preços das passagens ordinarias

Passagens simples (compradas nas estações)

CLASSES.	Fretes kilometricos successivos.	Percurso correspondente.	OBSERVAÇÕES.
1. ^a	77 " 62 "	62 k 1. 61, 13	isto é: { 77 rs. por cada um dos 62 primeiros kilometros. e 62 rs. por cada um dos 61, 13 ultimos. E' de um modo analogo ao acima indicado que devem ser interpretados os fretes kilometricos successivos não só das duas ultimas classes de passageiros, como tambem das passagens especiais, animaes e carga.
2. ^a	63 " 51 "	60. 63, 13	
3. ^a	29 " 26 "	63 60, 13	

N. B. — A somma dos percursos correspondentes aos fretes kilometricos successivos é para cada classe ou categoria de passagens (ordinarias ou especiais) animaes e carga, igual ao respectivo percurso maximo, isto é, em todos os casos, salvo o dos *trens especiais* e *trens-portes em troleys*, a distancia da Bahia a Alagoinhas.

(1) Parte 1ª do texto e tabella n. 1.

Da combinação destes dados com as distancias das estações (1) constantes da tabella n. 1 (salvo a substituição de tres kilometros á unica distancia inferior, de Periperi a Olaria) resultaram os fretes de *estação a estação* que, na mesma tabella, vão arredondados em multiplos de 20 réis (2).

Foi, contudo, dos valores exactos dos mesmos fretes que deduziram-se, pelas regras formuladas no texto, os preços, não só dos *bilhetes comprados no trem, de ida e volta e periodicos*, como tambem dos *alugueis de carros*, os quaes encontram-se todos na referida tabella, respectivamente arredondados em multiplos de 20 réis, para os dous primeiros, e 1\$ (3), para os dous ultimos.

Não devem ser, portanto, attribuidas a erros na tabella as pequenas differenças que se notarem entre estes resultados e os da repetição das mesmas operações sobre os fretes fundamentaes já arredondados.

Não se encontram immediatamente na tabella, mas poderão ser della facilmente deduzidos os preços abaixo enumerados:

I. Os das meias passagens, já para mezinhas, já para voltas no prazo de quatro dias, os quaes deduzir-se-hão dos das passagens inteiras da mesma classe e nas mesmas condições, arredondando-se, se fôr preciso, os resultados em multiplos de 20 réis.

II. O de 26 bilhetes de ida e volta a usar, no prazo de um a tres mezes, o qual equivale, no 1º caso, ao de 13 bilhetes ordinarios de ida e volta, e, no 2º, ao mesmo preço augmentado do de 13 bilhetes simples.

III. O dos bilhetes periodicos, já suburbanos, a usar só tres vezes por semana, já geraes, para uso diario; o qual é respectivamente igual, conforme fôr o bilhete trimestral, semestral ou annual, no 1º caso ao de 39, 58 1/2 ou 10 h, e no 2º, ao de 68 1/2, 121 1/2 ou 182 1/2 bilhetes simples, com arredondamento em multiplos de 1\$ (4).

IV. O do aluguel do carro-salão, cuja lotação nominal, constante do numero de assentos marcados, é apenas de 20 pessoas, mas pode ser effectivamente elevada a 24, isto é, considerada igual á de um carro ordinario de 1ª classe.

Praticamente, pois, o preço do aluguel de que se trata é.

1º para *viagem simples*, igual á do referido carro ordinario para viagem de ida e volta.

2º, para *viagem de ida e volta*, duplo do do mesmo carro ordinario para viagem simples.

(1) Na avaliação destas distancias as fracções de decimetro foram desprezadas ou contadas por unidade conforme eram ou não menores de cinco metros, foram ellas conservadas com a mesma approximação, em todos os calculos.

(2) Desprezando-se, não só as fracções de real como tambem o algarrismo das unidades e augmentando-se de um o das dezenas quando impar.

(3) Desprezando-se ou contando-se por unidade as fracções de 1\$000, conforme eram ou não inferiores a 500 réis.

(4) Foi pelas mesmas regras praticas, porém, invertidas, que calcularam-se as importancias tubulares dos bilhetes periodicos geraes e suburbanos; sendo que conservou-se, então, ás partes fraccionarias dos dous penultimos multiplicadores, seus valores exactos 1/16 igual a 0,4375 e 2/3.

V. O das passagens que excederem á lotação normal (de 24 ou 43 pessoas) do carro-salão ou dos de 3ª classe, o qual equivale ao de meia passagem de ida e volta, para viagem simples, e de passagem simples, para viagem de ida e volta.

ANNEXO N. 2

Bases dos preços das passagens especiaes

DESIGNAÇÕES.	FRETES.		Percurso correspondente.
	fixo ou inicial.	kilometricos successivos.	
Trens especiaes (simples ou de ida e volta)	20\$000	} 1\$500 } 1\$000 } \$500	kil. 11½ 86 46,26
Transportes funebres ou de doentes	6\$000	} \$200 } \$100	108 13,13
{ simples	2\$200	1\$600	30
{ de ida e volta { ida... { volta. ....	.....			1$000	30

No calculo dos fretes de estação a estação (resultantes, cada um, da addição do frete fixo com os productos dos kilometricos successivos pelos percursos parciaes correspondentes (1) substituiu-se 20 kilometros, para os trens especiaes e transportes funebres, tres kilometros, para os transportes em troleys, a qualquer percurso inferior.

Foram esses fretes arredondados em multiplos de 20 réis.

N. B. — Os percursos dos trens especiaes de estação a estação, que, na tabella n. 1, acompanham e justificam os respectivos fretes e cujo maximo é duplo do comprimento da linha, foram calculados

(1) E' de um modo analogo que devem ser interpretados os fretes fixos de animaes e carga.

pela regra geral, constante do 1º parágrafo do art. 102 do texto, considerando-se tres depositos de locomotivas, sendo um na Bahia, outro em Periperi e o terceiro em Alagoinhas.

Para qualquer percurso differente daquelles, cobrar-se-ha o frete correspondente ao percurso tubular mais proximo.

2ª Serie. — Trafego de mercadorias, encommendas e excedentes de bagagem. (1)

ANNEXO N. 3

Bases dos fretes por peso das encommendas, etc.

FRETES POR TONELADA		Percurso correspondentes
fixo ou inicial.	kilometricos successivos.	
58440	455 réis	12 kil
	392	111,13

Os fretes de estação a estação vão calculados na tabella (tarifa A) não por tonelada, mas, sim, por kilogramma, e approximados a menos de meio real. (2)

Neste calculo substituiu-se 12 kilometros a qualquer percurso inferior.

(1) Parte 2ª do texto, tabellas ns. II a IV.

(2) Desprezando-se as fracções de real ou contando-se por unidades conforme eram ou não menores de 1/2.

ANNEXO N. 4

Interpretação e bases das tarifas das mercadorias por peso

Designação das:		Fretes Kilométricos successivos (por tonelada).	Recursos correspondentes.
TARIFAS.	MERCADORIAS.		
		réis.	km.
B	Generos de importação em ge- ral. (a).....	340	21
		330	102,13
C	Ditos de exportação, idem (b)..	227	21
		220	102,13
D	Fumo (em folhas, cordas, etc)..	170	80
		138	43,13
E	Generos especiaes, abaixo enu- merados (c).....	170	80
		93	43,13
F	Assucar (bruto).....	170	8
		163	74
		20	10
		0	31,13
G	Aguardente (de canna).....	114	64
		107	39,13
H	Couros seccoos e sal.....	114	67
		64	39,13
I	Mcl.....	114	21
		102	43
		50	6
		0	33,13

(a) Isto é, estrangeiros; (b) Isto é, nacionaes: — Porém, não explicitamente designados como taxados por uma das tarifas seguintes, já por peso, já por volume.

(c) Alcatrão, algodão e lã barriguda Imprensados, alhos, arroz, assucar refinado, aipim, bacalhão, banha de porco, barris e garrafas vasilos, batatas, brou, cacão, café (em sacco), carne verde, secco, etc.), caixas (até 100 decímetros cubicos) e malas vasilas, chouricos, côcos, cominho, coquilho, doces e queijo do paiz, farello, farinha (de mandioca, milho, tapioca e trigo) feijões, frutas frescas, herva doce, hortaliças, inhame, legumes, leite, machinas e utensilios para lavoura, mamona, mandioca, massas nacionaes, metaes não manufacturados, milho, oleos em barris ou latas, ovos, peixe (fresco ou salgado), pelles curtidas, pixe, sabão ordinario, saccoos vasilos, sebo, sollas, tabocas, te-cidos nacionaes, toucinho, velas de sebo ou caruuba, vidros, vinho ou vinagre em pipas ou barris.

Os fretes de estação a estação vão calculados na tabella, não por tonelada, mas, sim por *myriagramma* (10 kilogrammas) ou cen-

tesimo de tonelada, e aproximadas a menos de meio real. Substituiu-se, neste calculo, seis kilometros a qualquer percurso inferior.

Calculou-se tambem, para o mel, uma tarifa especial (I) por pipa de 1t,102kg, sendo os respectivos fretes arredondados em multiplos de 10 rs. (1)

ANNEXO N 5

Interpretação e bases das tarifas das mercadorias por volume

Designação das :		Fretes por metro cubico.		Percurso correspondentes.
TARIFAS.	MERCADORIAS.	Fixo ou inicial.	Kilometricos successivos.	
J	Mobilia (a), etc.....	940 rs.	78 rs. 67	18 kil. 103,13
K	Materias de construcção (b) em geral; carvão de pedra e coque; madeiras de lei.....	940 "	48 46 30	82 18 26,13
L	Tabatinga, areia e barro; carvão de madeira e lenha; pias-saba, capim, esturmes (c), etc.; madeiras brancas	760 "	32	123,13
M	Caixas vazias (de 100 decimetros cubicos para cima).....	340 "	8 0	92 31,13
N	Barricas, pipas e toneis vastos	200 "	1	123,13

(a) e outros objectos analogos de pouco peso em relação ao volume e valor (taes como rodas de carro, portas, janellas, etc.)

(b) Salvo os taxados pela tarifa L.

(c) e outras substancias de utilidade para a lavoura e de pouco valor em relação ao peso e volume (taes como folhas, olhos de canna, etc.)

(1) Desprezando-se, não só as fracções de real, como tambem as unidades ou contandas por dezena conforme eram ou não inferiores a 5 réis.

No calculo dos fretes de estação a estação substituiu-se 12 kilometros a qualquer percurso inferior. Nas tres primeiras tarifas acima foram estes fretes calculados, não por metro cubico, mas sim, por centesimo de metro cubico (10 decimetros cubicos) e approximados a menos de meio real. Nas duas ultimas, porém, os fretes ficaram por metro cubico e foram arredondados em multiplos de 20 réis.

Applicam-se quasi exclusivamente as tarifas *M* e *N* ás caixas para assucar e pipas para aguardente, contando-se, então, 1m3,000 por caixa ou pipa e 2m3,000 por tonel. Conta-se tambem 1m3,000 por qualquer caixa de 500dm³, para cima. Se fôr, porém, o volume desta comprehendido entre 100 e 500 decimetros cubicos, tomar-se-ha por unidade o decimo de metro cubico e por frete a decima parte do tubular. Considera-se uma barrica como meia pipa.

A respeito da applicação das tarifas, *J*, *K*, *L* e das especies *j*, *k*, *L* por vagão cheio, veja-se o estipulado no texto (69 e 70).

A estas explicações detalhadas carece apenas accrescentar que os referidos fretes especiaes foram deduzidos, não dos valores tubulares dos fretes geraes correspondentes, mas sim, dos valores exactos por metro cubico, repetindo-se aliás a observação feita, em caso analogo, no annexo n. 1.

Os fretes por vagão cheio com abatimento supplementar de 40 ou 20 % especificados no texto (71 a 73) não se encontram na tabella, mas deduzir-se-ha facilmente cada um do tubular correspondente, supprimindo-se neste um dos zeros terminaes e multiplicando-se resultado por 6 ou 8.

ANNEXO N. 6

Taxas de carga e descarga das mercadorias

DESIGNAÇÃO DOS SERVIÇOS.	TAXAS POR 10:	
	Kilogrammas.	Decimetros cubicos.
Uso dos apparatus (sem fornecimento de pessoal).....	2 reales.	1 real.
Fornecimento de pessoal (com ou sem uso de apparatus).	5	2 reales.

Applicação das mesmas aos casos mais usuaes:

- 1°. Descarga de mel por pipa de 1t,102kg (com abatimento de 50 %) 275 réis

- 2º. Dita de cal (ou outros materiaes) por vagão
de 6m3,667 1\$534 seja 1\$540
3º. Carga da mesma (taxa dupla) dito 3\$068 seja 3\$060

ANNEXO N. 7

Taxas diarias de armazenagem das mercadorias

PRAZOS SUCESSIVOS.	TAXAS DIARIAS PROGRESSIVAS POR:	
	Tonelada	Metro cubico.
Do 1.º ao 10.º dia.....	1\$362	4470
Do 11.º ao 30.º.....	3\$404	1\$174
Do 31.º ao 90.º.....	6\$808	2\$348

N. B. — Para facilitar a applicação destas taxas, calculou-se uma tabella (a avulsa n. 4), da qual consta immediatamente a taxa correspondente a um numero qualquer de dias (até 90), porém, não por tonelada ou metro cubico, mas sim (como os fretes e com a mesma approximação) por 10 kilogrammas ou decimetros cubicos.

3ª Serie — Trafego de animaes e carros (1).

(1) Parte 3ª do texto, tabella n. II.

ANNEXO N. 8

Interpretação e bases das tarifas de animais

1º — *Animais uteis*

TARIFAS.	Designação das CATEGORIAS DE ANIMAES	Fretes por cabeça.		Percurso / correspondentes.
		Fixo ou inicial.	Kilometros sucessivos	
O	Cavallos, bestas, jumentos e bois de raça.....	300 rs	35 rs 34	5 kil 118,13
P	Bois (ordinarios).....	600	32 0	106 17,13
Q	Cães e porcos gordos (de 43 kil para cima).....	300	16 12	56 67,13
R	Porcos (até 44 kil) e bezerros..	200	16 10	38 83,13
S	Cabras, carneiros e leitões.....	160	8 6	50 73,13
T	Perús, gallos, patos e outras aves comestiveis iguaes ou maiores.....	80	2	123,13
U	Gallinbas, gallos, frangos e outras aves comestiveis iguaes ou menores.....	80	1	123,13

N. B. — No calculo dos fretes de estação a estação substituiu-se seis kilometros a qualquer percurso inferior. — Forão estes fretes arredondados em multiplos de 20 rs.

2º — *Animaes de luxo ou curiosidade*

Os fretes destes animaes distribuem-se do seguinte modo entre as tarifas *Q, S, T, U*, e a segunda destas com abatimento de 50 %, que, no mappa abaixo, vai designada pela notaçã *S/2*.

CATEGORIAS.		TARIFAS.
Macacos.....	{ Grandes	Q
	{ Medios.....	S
	{ Pequenos.....	S/2
Quadrupes.	{ <i>Pacas</i> e outros do mesmo tamanho ou maiores.....	Q
	{ <i>Veados</i> e outros intermediarios...	S
	{ <i>Coelhos</i> e outros do mesmo tamanho ou menores.....	S/2
Aves.....	{ <i>Emas</i>	S
	{ <i>Araras</i> e outras do mesmo tamanho ou maiores.....	S/2
	{ <i>Papagaios</i> e outras intermediarias.	T
	{ <i>Periquitos</i> e outros passaros do mesmo tamanho ou menores...	U
Reptis.....	{ <i>Cobras</i> em caixas bem fechadas } 13 kil. para cima	Q
	{ (inclusive o peso } 8 a 14	S
	{ destas) de: } 1 a 7	S/2
	{ <i>Kagados</i>	S/2

ANNEXO N. 9

Abatimentos nos fretes de animaes

ABATIMENTOS.			
TARIFAS.	Condições.	Proporção para	
		100.	1.
O	De 10 cabeças para cima.....	30	1/2
P			
Q	zões pequenos e manços, viajando ao collo.....		
R	De 30 cabeças para cima.....	33 1/3	1/3
	Idem	23	1/4
S	Leitões, até 14 kg., cabritos e carneiros pequenos.....	30	1/2
T			
	De 12 cabeças para cima.....	20	1/5
U	Idem.....	30	1/2
	Pintos.....		

Os fretes de animaes com abatimento devem ser todos calculados por cabeça e arredondados em multiplos de 20 réis.

Os unicos, porém, que encontram-se, já promptos, na tabella, são os com abatimento diferente de 50 %, constantes das tarifas especiaes *r, s, t*. Foram elles deduzidos dos fretes geraes correspondentes (tarifas *R, S, T*) antes de serem estes arredondados. (1)

Os com abatimento de 50 % deduzir-se-hão, pelo contrario, em cada opportunidade, dos geraes tubiares correspondentes.

(1) Repita-se aqui a observação feita, em caso analogo, no annexo n. 1.

ANNEXO N. 10

Interpretação e bases das Tarifas de carros

Tarifas.	Numero de rodas	Fretes por carro.	
		Fixos	Kilometricos.
V	4	3\$000	\$220.
X	2	3\$000	\$150

No calculo dos fretes de estação a estação, substituiu-se seis kilometros a qualquer percurso inferior.

Foram estes fretes arredondados em multiplos de 1\$000.

(Conforme). — *Joseph Mauson*, Superintendente. — O Engenheiro Fiscal, *Dionysio Gonçalves Martins*.

Tabellas geraes das passagens e fretes de estação a estação

ADVERTENCIA

Para achar-se nas tabellas que seguem qualquer frete entre duas estações designadas, procurar-se-ha, na primeira columna á esquerda, o nome da estação proposta mais proxima da Bahia; na chave aberta em frente deste primeiro nome, encontrar-se-ha o segundo, e, na mesma linha horizontal que este, o frete requerido (na intersecção daquella linha com a columna vertical que contém todos os fretes da classe ou categoria considerada).

Na tabella n. 1, acha-se tambem, junto do nome da 2ª estação, sua distancia kilometrica á primeira.

A repetição dos nomes das estações nas duas ultimas columnas á direita facilita o uso das tabellas.

Os fretes dos trens especiais vão justificados pelos percursos correspondentes.

Para os de ida e volta, conforme estiver o ponto de partida daquella na 1ª ou na 2ª columna das estações (á esquerda) procurar-se-ha o respectivo frete na 1ª ou na 2ª columna destes.

Para a interpretação das tarifas designadas por letras veja-se precedentemente os annexos de ns. 3 a 6 e 8 a 10.

Regulamento das Tarifas

Correcção e modificação dos arts. 69, 72, 73 e 74

69. As tarifas K e L só serão applicadas quando o frete total resultante fôr igual ou superior a 10\$; se fôr menor applicar-se-ha a tarifa J, cobrando-se então o novo frete assim determinado; se fôr tambem menor de 10\$, e, no caso contrario, esta ultima quantia.

Exceptuam-se, porém, desta regra geral:

“1º. O capim e folhas; que mesmo em pequena porção e para qualquer distancia, pagam pela tarifa L;

“2º. O excedente da carga de um ou mais vagões, o qual não participará dos abatimentos especiaes a estes abaixo concedidos, mas cujo frete será sempre calculado pela tarifa propria da categoria dos generos, independentemente de qualquer minimo.”

72. Concede-se igual abatimento suplementar os vagões descobertos conduzindo generos taxados pela tarifa L, excepto *carvão de madeira e madeira branca*.

73. Pelo transporte da cal em vagões cobertos, já especiaes da mesma lotação que os descobertos, já ordinarios parcialmente carregados até a lotação daquelles cobrar-se-ha o respectivo frete pela tarifa K quando o percurso fôr inferior a 41 kilometros; se fôr, porém, este comprehendido entre 41 e 60 kilometros, cobrar-se-ha um frete uniforme de 16\$; e de 60 kilometros para cima os fretes da tarifa K com abatimento de 20 %.

“Enchendo-se, com piassava, um carro coberto, pagar-se-ha apenas um frete duplo do de um vagão descoberto, sendo este calculado com o abatimento de 40 % acima estipulado. (72).

“Se fôr, todavia, a carga incompleta, porém, superior á lotação de um vagão descoberto, calcular-se-ha o frete pela quantidade transportada e a tarifa L com abatimento de 60 %, sendo o minimo cobrado o frete de um vagão descoberto e o maximo o de um coberto.

“74. Será licito á Companhia conceder abatimentos especiaes até 50 % aos materiaes de construcção (inclusive madeira) destinados a Alagoinhas ou outras localidades onde fôr preciso annuar novas edificações.

“Teem direito a igual abatimento as caixas para assucar que devem voltar cheias pela via-ferrea por conta do dono das mesmas.”

Conforme.

Bahia, 5 de julho de 1870. — Charles Lemaire Teste, Engenheiro Fiscal interino. — Joseph Mauson, Superintendente.

Regulamento do trafego

Redacção correcta do art. 3º

Será licito a todo carregador que encher de gado um vagão, exceder, *por sua conta e risco*, mediante prévio accôrdo com a Companhia, a respectiva lotação, pagando, porém, apenas o frete correspondente a esta.

Bahia, 10 de junho de 1870. — *Charles Lemaire Teste*, Engenheiro Fiscal interino. — *Joseph Mauson*, Superintendente.

Segunda via dos arts. 64 e 68 e dos tres ultimos annexos do regulamento do trafego, com as modificações propostas, de commum accôrdo, pela repartição fiscal e a superintendencia.

Art. 61. A carga enviada como *mercadoria* será recebida, nos respectivos depositos, todos os dias uteis, de 6 horas da manhã ás 6 da tarde, e, no dia immediato ao da recepção, transportada até a estação do destino; sendo nesta, posta á disposição do consignatario, tambem todas os dias uteis de 6 horas da manhã a 5h,30 minutos da tarde.

Ficam, porém, exceptuadas da primeira parte desta regra geral, os generos que, por sua natureza, não possam ser conservados em perfeito estado de um dia para outro, os quaes serão recebidos nas mesmas horas que as encomendas, sem augmento de frete.

Art. 68. A mobilia de luxo (pianos espelhos grandes, etc.) paga frete duplo.

A ordinaria usada e de pouco valor póde obter abatimento até 50 por cento.

Conforme. (Os artigos e annexos).

Bahia, 9 de junho de 1870. — *Charles Lemaire Teste*, Engenheiro Fiscal interino. — *Joseph Mauson*, Superintendente.

3ª Serie — Trafego de animaes e carros. (1)

(1) Parte 3ª do texto, tabella n. II.

ANNEXO N. 8

Interpretação e bases das tarifas de animais

1º — Animais úteis

TARIFAS.	Designação das CATEGORIAS DE ANIMAES.	Fretes por cabeça.		Percursos corres- pondentes.
		FIXO OU INICIAL.	KILOMETRICOS SUCESSIVOS.	
O	Cavallos, bestas, jumentos e bois de raça.....	800 rs. }	35 rs. 34	5 kil. 118,13
P	Bois ordinarios.....	600 } 0	32 0	106 17,13
Q	Cães e porcos gordos (de 45 kil. para cima).....	300 } 12	16 12	56 07,13
R	Porcos (menores de 45 kil.) e be- zerros.....	200 } 10	16 10	38 85,13
S	Cabras, carneiros e leitões.	160 } 6	8 6	50 73,13
T	Perús, galcos, patos e outras aves comestiveis iguaes ou maiores .	80	2	123,13
U	Gallinhas, gallos, frangos e outras aves comestiveis iguaes ou me- nores.....	80	1	123,13

N. B.—No calculo dos fretes de estação a estação, substituiu-se seis kilometros a qualquer percurso inferior.—Forão estas fretes arredondados em multiplos de 20 rs.

2º — Ditos de luxo ou curiosidades

Os fretes por cabeça destes animais distribuem-se do seguinte modo entre as precedentes tarifas (excepto a 2ª e a 4ª) e a 5ª com abatimento de 50 % (que no mappa abaixo vai designado pela notação S/2) conforme as respectivas categorias baseadas no tamanho, para as aves, e no peso por cabeça, para os outros animais, inclusive o das caixas ou gaiolas nas quaes podem ser elles apre-

sentados e que são de rigor para os não domesticados. — Se houver mais de um animal numa mesma caixa ou gaiola, o peso por cabeça resultará da divisão do peso total pelo numero de animaes assim reunidos.

CATEGORIAS		TARIFAS.
Macacos, quadrupedes, e reptis	De 10 a 100 kilogrammas	O
	» 20 a 40 (exclusivamente)	Q
	» 10 a 20 (idem)	S
	» 5 a 10 (idem)	S/2
	» 2 a 5 (idem)	T
	Menores de 2	U
Aves	Emas	S
	Araras e outras aves do mesmo tamanho ou maiores	S/2
	Papagaios e outras intermediarias	T
	Periquitos e outros passaros do mesmo tamanho ou menores...	U

Se o peso por cabeça exceder de 100 kilogrammas o frete será objecto de ajuste.

Os macacos e quadrupedes mansos e menores de 2 kil. podem ser levados ao collo livres de frete. As aves de cada categoria, cujo desenvolvimento fôr incompleto e que não chegarem á metade do seu tamanho regular pagarão apenas o frete da categoria immediatamente inferior, e, se pertencer á ultima, a metade do frete desta. — Applicar-se-ha a mesma regra ás aves comestiveis mencionadas no primeiro mappa.

ANNEXO N. 9

Abatimentos nos fretes de animais

ABATIMENTOS.			
TARIFFAS.	Condições	Proporção para .	
		100	1
P	} De 10 cabeças para cima Cães pequenos e mansos viajando ao collo	} 50	} 1/2
Q			
R	De 30 cabeças para cima	33 1/3	1/3
S	Idem	25	1/4
	Leitões menores de 15 kil., cabritos e carneiros pequenos	50	1/2
T	De 12 cabeças para cima	20	1/5
U	Idem	50	1/2

Os fretes de animais com abatimento devem ser todos calculados por cabeça e arredondados em multiplos de 20 réis. — Os únicos, porém, que encontram-se, já promptos, na tabella, são os com abatimento differente de 50 % constantes das tarifas especiaes *r, s, t*. — Foram elles deduzidos dos fretes geraes correspondentes (Tarifas *R, S, T*) antes de serem estes arredondados. (1)

Os com abatimento de 50 % deduzir-se-hão, pelo contrario, em cada oportunidade, dos geraes tubulares correspondentes.

(1) Repita-se aqui a observação feita, em caso analogo, no annexo n. 1.

ANNEXO N. 10

Interpretação e bases das tarifas dos carros

Tarifas.	Numero de rodas.	Fretes por carro	
		Fixos.	Kilometricos.
V	4	3\$000	\$220
X	2	2\$000	\$150

No calculo dos fretes de estação a estação substituiu-se seis kilometros a qualquer percurso inferior. — Foram estes fretes arredondados em multiplos de 1\$000.

TABELLA N. 3

Fretes especiaes com abatimento (da Bahla para Alagoinhas ou Sitio Novo ou vice-versa) concedidos a certos districtos productores.

GENÉROS.		FRETES POR DEZ RILOGRAMMAS									
		DISTRICTOS :									
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	
		Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	
IMPORTADOS	em geral	Sujeitos a avarias. (Tarifas B e C).....	243	243	243	...	...	243	243	204	204
		Não sujeitos a avarias.—Tarifas: B e C E	243	243	243	...	...	243	243	136	136
	especiaes	Vinho em barris ou pipas.....	136	136	136	...	...	136	...	136	136
		Sabão.....	123	123	123	...	...	123	123	136	136
		Carne secca.....	68	68	68	...	...	68	...	68	68
Bacalhão.....		109	82	109	82	136	136	136	136	109	
EXPORTADOS	Algodão em rama não impressado.....	170	170	...	...	...	...	170	170	...	
		Idem idem e lá barriguda impressadas.....	136	136	...	...	...	...	136	136	...
	Sollas e pelles.....	109	82	109	82	136	136	136	136	109	
	Fumo.....	109	82	109	82	136	136	136	136	109	
	Assucar.....	109	82	109	82	136	136	136	136	109	

N. B.—Os generos cujos fretes não vão incluidos nesta tabella pagão pela geral.

Designação dos districtos.

- A.—Alagoinhas (para os Srs. de eugenho).
- B.—Bom Jardim.
- C.—Dito, vizinho de Santo Amaro.
- D.—Inhambupe.
- E.—Subahuma e Villa do Conde.
- F.—Purificação.
- G.—Pedrão e Ourisangas.

- H.—Itapicuru
- I.—Serrinha, Villa Nova da Rainha, Monte Santo, Queimados, Joazeiro, Campim Grosso, Geremoabo, Tucano, Soure, Província de Sergipe e todos os mais districtos situados nas margens do rio S. Francisco.

N. B. — Os generos cujos fretes não vão incluidos nesta tabella pagam pela geral.

Designação dos districtos

Bahia, 1º de janeiro de 1870, — O Engenheiro Fiscal, *Dionysio Gonçalves Martins*. — *Joseph Mauson*, Superintendente.

TABELLA N. 4

Taxas de armazenagem das mercadorias

NUMERO DE DIAS.	TAXAS POR 10:		NUMERO DE DIAS.	TAXAS POR 10.		NUMERO DE DIAS.	TAXAS POR 10	
	Kilogrammas.	Decimetros cubicos.		Kilogrammas	Decimetros cubicos.		Kilogrammas.	Decimetros cubicos.
1	8014	8005	31	8885	8305	61	28927	18010
2	8027	8009	32	8933	8329	62	28996	18033
3	8041	8014	33	18021	8332	63	38064	18057
4	8054	8019	34	18089	8376	64	38132	18080
5	8068	8024	35	18157	8399	65	38200	18104
6	8082	8028	36	18225	8423	66	38268	18127
7	8095	8033	37	18291	8446	67	38336	18151
8	8109	8038	38	18362	8470	68	38404	18174
9	8123	8042	39	18430	8493	69	38472	18198
10	8136	8047	40	18498	8517	70	38540	18221
11	8170	8039	41	18566	8540	71	38608	18245
12	8204	8070	42	18634	8564	72	38676	18268
13	8238	8082	43	18702	8587	73	38744	18291
14	8272	8094	44	18770	8611	74	38812	18315
15	8306	8106	45	18838	8634	75	38880	18338
16	8340	8117	46	18906	8657	76	38948	18362
17	8374	8129	47	18974	8681	77	39017	18385
18	8409	8141	48	19042	8704	78	39085	18409
19	8443	8153	49	2-111	8728	79	39153	18432
20	8477	8164	50	28179	8751	80	39221	18456
21	8511	8176	51	28247	8775	81	39289	18479
22	8545	8188	52	28315	8798	82	39357	18503
23	8579	8200	53	28383	8822	83	39425	18526
24	8613	8211	54	28451	8845	84	39493	18550
25	8647	8223	55	28519	8869	85	39561	18573
26	8681	8235	56	28587	8892	86	39629	18597
27	8715	8247	57	28655	8916	87	39698	18620
28	8749	8258	58	28723	8939	88	39766	18644
29	8783	8270	59	28791	8963	89	39834	18667
30	8817	8282	60	28859	8986	90	39902	18691

N. B. Conta-se por unidade qualquer fracção da dia.
Abstrahe-se os dias feriados.

Bahia, 1º de janeiro de 1870, — O Engenheiro Fiscal, *Dionysio Gonçalves Martins*. — *Joseph Mauson*, Superintendente.

Observações geraes sobre a applicação dos fretes de mercadorias, encomendadas e excedentes de bagagem e taxas de carga, descarga ou armazenagem.

Os pesos ou volumes devem ser, nas guias e facturas, expressos em kilogrammas ou decímetros cubicos, depressando-se as respectivas fracções ou contando-as por unidade, conforme forem ou não simultaneamente inferiores a $1/2$ e acompanhadas de unidades inteiras. (1)

Para as encomendas por peso, o producto de frete tubular pelo numero de kilogrammas assim determinado dá immediatamente o frete total.

Para as mercadorias, (2) porém, e as encomendas por volume, o multiplicador do frete tubular é a decima parte do peso ou volume acima determinado, desembaraçado do seu algarismo decimal do mesmo modo já praticado para as fracções de kilogramma ou decimetro cubico.

Proceder-se-ha da mesma forma na applicação das taxas de carga, descarga e armazenagem, já ás encomendas, já ás mercadorias.

A importancia total, não só de qualquer remessa de mercadorias ou encomendas, como tambem das respectivas taxas de carga, descarga ou armazenagem, deve ser arredondada em multiplos de 20 réis.

Extractos do regulamento geral de 26 de abril de 1857

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

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

(1) A applicação rigorosa desta regra não é obrigatoria senão para os pesos em geral.

Quanto aos volumes, será licito, as mais das vezes, avaliar-se as respectivas dimensões em numero inteiros de decímetros (applicando-se ás fracções destes uma regra analogá á de que se trata) d'onde resultará um numero inteiro, mais ou menos approximado, de decímetros cubicos.

Além disto, o volume das caixas vaslas para assucar, barricas, pipas e toneis, e bem assim o das mercadorias por vagões cheios, é puramente convencional, pois, salvo alguns casos particulares, seria ocioso e até impraticavel rectifica-lo por uma medição directa. Contar-se-ha, portanto, em geral: o volume total dos generos transportados n'um vagão pela lotação deste; o d'uma caixa (para assucar) ou d'uma pipa por 1000 decímetros cubicos e os d'uma barrica e d'um tonel respectivamente por 500 e 2000 decímetros cubicos.

Emfim, mesmo para os pesos, apresentam-se duas excepções notaveis, a saber:

1º. O mel taxado por pipa (tarifa —i —) cujo peso não é directamente determinado, mas, sim, approximadamente calculado na razão de 1102 kilogrammas por pipa.

2º. As cargas de grande comprimento a cujo peso real substitue-se o convencional resultante da lotação dos vagões empregados (conforme as regras especiaes precedentemente estabelecidas a tal respeito).

(2) Abstrahindo-se as tarifas M e N e as especiaes por pipa (1) ou vagão cheio (j, k, l) cujo uso não precisa de mais explicações do que as anteriormente dadas; salvo, talvez, o da tarifa M, para as caixas de 100 a 500 decímetros cubicos em cujo caso deve ser o volume em decímetros cubicos dividido por 100 e desembaraçado dos dous algarismos decimaes resultantes (de um modo analogo ao do caso geral acima), assim como o frete tubular, do seu zero terminal.

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

Art. 102. E' prohibido a qualquer passageiro:

- 1°. Viajar nos carros sem bilhete.
- 2°. Viajar em carro de classe superior da que faz menção o seu bilhete.
- 3°. Entrar ou sahir sem ser pela portinhola que o guarda designar e abrir.
- 4°. Sahir em qualquer lugar que não seja nos pontos da estação, e estando o comboio completamente parado.
- 5°. Passar de um para outro carro, ou debruçar-se para fóra.
- 6°. Fumar durante a viagem, excepto em carros designados para este fim, se a administração julgar conveniente estabelecê-los; e nas salas das estações enquanto ali permanecerem senhoras, salvo se a sala tiver aquelle destino especial.
- 7°. Entrar nos carros (embora com bilhete) em estado de embriaguez, indecentemente vestido, ou levando consigo cães, ou pacoilha 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. 104. Qualquer individuo que infringir as disposições do art. 102 (1) será advertido com civilidade pelos empregados da Estrada de Ferro; se depois de primeira e segunda admoestação persistir na infracção será posto fóra do estabelecimento, restituindo-se-lhe o valor do bilhete que houver comprado, senão tiver começado a viagem.

Se a infracção de algumas das referidas disposições fôr commetida durante a viagem, tomar-se-ha nota do facto e proceder-se-ha na forma dos arts. 55, 57 e 59, afim de ser-lhe applicada a multas de 20\$ a 50\$ em que incorrera.

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 somente abrangerá as cargas, que forem remettidas de uma vez por uma só pessoa á outra, ou uma só firma commercial.

Art. 112. A remessa far-se-ha pela ordem da numeração, salvo convido o dono na demora. Quem quizer ser preferido para uma remessa immediata, com preterição de outras cargas, pagará frete duplo.

Art. 113. A entrega da carga 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.

(1) Tolerá-se, todavia, salvo o caso de dolo, a infracção dos dous primeiros paragraphos do citado artigo mediante pagamento do excedente de preço estipulado no regulamento do trafego (2); e bem assim o fumar-se nos carros, enquanto não der isto lugar a reclamação alguma dos outros viajantes, e não tenha a Companhia para aquelle fim carros apropriados. No que diz respeito ás armas de fogo exceptuam-se do estipulado no 7º parographo as dos guardas acompanhando presos.

Art. 114. Em falta do conhecimento a pessoa a quem forem enviadas as cargas, verificada a sua identidade a contento da administração, poderá recebê-las 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 o carimbo da entrega, será a administração da Estrada responsável pelas cargas extraviadas; salvo os casos em que na forma da Lei cessar esta responsabilidade.

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

Art. 117. O trafego das Estradas de Ferro, pelo que toca ás avarias dos generos, ficará sujeito ás disposições do Código 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.

Se antes de descobrir-se a fraude extraviar-se um destes volumes, não 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, contanto que:

1°. Se contenha nos limites de peso e volume fixados no artigo 107 §§ 1° e 2°, e art. 108. (1)

2°. Seja o volume total remittido a uma só pessoa para a distribuição.

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

Art. 121. Se morrerem animaes transportados por uma Estrada de Ferro, somente se 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.

Instruções para serviço do telegrapho electrico (2)

Art. 1°. Qualquer pessoa poderá servir-se do telegrapho electrico.

Art. 2°. O original de cada despacho deverá ser escripto legivelmente e em caracteres que os aparelhos telegraphicos possam reproduzir, não sendo admissiveis abreviaturas, nem numeros expressos por algarismos.

(1) Ficando os citados paragraphos e artigo respectivamente substituidos pelos artigos e do actual regulamento do trafego, que se referem exclusivamente o 1° ás encomendas, etc. e o 2° ás mercadorias.

(2) Approvadas pelo Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em 24 de dezembro de 1866.

O endereço indicará o destinatario e a sua residencia de maneira que não offereça duvida alguma. O expedidor soffrerá as consequencias do endereço inexaclo ou incompleto.

Permittir-se-ha ao expedidor addicionar á sua assignatura qualquer legalisação que julgar conveniente.

Art. 3°. Será prohibido o uso de cifra secreta, menos ao Governo e  administração da Estrada.

Art. 4°. Rejeitar-se-ha o telegramma que fr contrario s leis, offensivo ao moral e dos bons costumes ou prejudicial  segurança publica.

As estações telegraphicas não exercerão censura sobre os telegrammas officiaes.

Art. 5°. Todas as taxas, sem distinco, serão pagas pelo expedidor antes da transmissão.

Art. 6°. As taxas da tabella n. 1, serão cobradas por telegramma para qualquer distancia da linha telegraphica.

Art. 7°. Só se acceptar telegramma de mais de 100 palavras quando não prejudicar o serviço da Companhia, e neste caso o Chefe da estação respectiva fixará o preço.

Art. 8°. Para applicar-se a taxa ao numero de palavras, observar-se-hão as regras seguintes:

1°. Será comprehendido no numero de palavras sujeitas à taxa tudo que o expedidor tiver escripto no original para ser transmitido, como tambem as indicações sobre o modo de transporte além do alcance da linha telegraphica e a legalisação da assignatura.

2°. Toda palavra que não tiver mais de sete syllabas será contada por uma palavra, as mais longas, porém, serão contadas por duas.

3°. A palavra composta, escripta como uma só, será contada como tal todas as vezes que não tiver mais de sete syllabas; se as partes componentes, porém, estiverem escriptas separadamente, contar-se-hão por outras tantas palavras, ainda quando estejam ligadas por traços de união.

4°. Todo cacter alphabetico isolado, toda palavra ou particula seguida de apostrophe, contar-se-ha como uma palavra.

5°. Os signaes que o apparelho tiver de exprimir por palavras, contar-se-hão pelo numero dellas.

6°. Não se contarão, os signaes de pontuação, os de paragra-pho, os apostrophes, traços de união, vírgulas dobradas e parenthesis; as palavras, numeros ou signaes, accrescentados pelo telephista a bem do serviço; a data, hora e minuto da entrada do telegramma, e a estação, da partida, se o expedidor não houver lançado estas indicações no original.

Art. 9°. Sendo um telegramma expedido simultaneamente a mais de uma estação, pagará por uma taxa da tabella e por cada uma das outras mais metade da dita taxa; e se fôr a uma só estação, porém, dirigido a diversos destinatarios, pagará, além da taxa da tabella, mais um quarto della por cada copia supplementar que se houver de entregar.

Art. 10. As despesas do transporte feito por proprio além do alcance da linha telegraphica, serão cobradas na estação da partida, segundo a tabella n. 2.

Art. 11. A administração da Estrada não se obrigará a re-metter despachos por proprios a mais de duas leguas das estações telegraphicas.

Art. 12. Qualquer expedidor terá a faculdade de pagar antecipadamente a resposta ao telegramma que apresentar, fixando a seu arbitrio o numero de palavras. Em tal caso o telegramma terá immediatamente antes da assignatura a indicação — resposta paga de — palavras.

Se a resposta constar de menos palavras do que as que tiverem sido pagas, o excedente da taxa será restituído com a deducção de 200 réis, se constar de mais quem a apresentar deverá pagar a differença.

Não sendo apresentada a resposta nas 48 horas que se seguirão á da entrega do telegramma primitivo ou se o expedidor della pór exceder o numero de palavras fixado por quem a pedisse, não quizer pagar a differença; o expedidor da pergunta poderá reclamar a taxa depositada para a resposta, com a deducção de 200 réis. Depois das primeiras 48 horas outras tantas serão concedidas para reclamar-se a quantia depositada, que, findo este ultimo prazo, reverterá a favor da estação da partida.

Art. 13. O expedidor poderá pedir a repetição integral do seu telegramma pela estação do destino afim de conferil-o; ou somente um aviso de recepção.

Pela repetição pagará metade da taxa do telegramma, e pelo aviso 10 % da mesma taxa.

Art. 14. Só se dará segunda copia do telegramma ao expedidor ou ao destinatario, ou a quem fôr por qualquer desses autorizado; cobrando a estação por isto um quarto de taxa.

Art. 15. O pedido de que um telegramma já transmittido não seja enviado ao destinatario, caso seja ainda tempo, far-se-ha por novo telegramma sujeito á taxa.

A estação nada restituirá se fôr retirado um telegramma no decurso da transmissão.

Restituir-se-ha, com 200 réis de deducção, a taxa do telegramma retirado antes de começada a expedição.

Art. 16. Restituir-se-ha integralmente a taxa:

1º. Reconhecendo-se a necessidade de retardar consideravelmente a transmissão do despacho, salvo quando a parte sujeitar-se á demora.

2º. Não chegando o despacho ao destino, sendo a falta do serviço telegraphico.

3º. Provando-se que o despacho, ou a copia remettida ao destinatario, foi alterada a ponto de não preencher o seu fim.

4º. Chegando á estação do destino mais tarde do que se fosse por um trem de passageiros, ou á casa do destinatario com maior demora do que a de uma hora além do tempo necessario para o proprio percorrer a distancia á razão de meia legua por hora, salvo do segundo caso os de força maior.

Art. 17. Os despachos serão remettidos fechados aos destinatarios. No caso de ausencia delles poderão ser entregues aos membros adultos de suas familias, aos seus empregados, inquilinos, ou hospedeiros, excepto quando se declarar por escripto no despacho,

que se faça a entrega ao proprio destinatario ou a algum delegado seu.

Nada restituirá a estação não se encontrando a quem entregar o despacho.

Art. 18. A estação do destino não podendo, por qualquer falta do serviço telegraphico, enviar o despacho á casa do destinatario, ou enviando, se não encontrar a quem entregal-o, avisará, por meio de despacho de serviço, á da partida, e esta, no primeiro caso, ao expedidor ainda que se ache ausente do escriptorio telegraphico; e no segundo, quando elle ahi apresentar-se ou mandar alguém.

Art. 19. Quem receber um despacho deverá passar recibo, indicando a data, hora e minuto da recepção.

Art. 20. A administração da Estrada não se responsabilizará pelos danos resultantes da perda, alteração ou retardamento dos despachos.

Art. 21. As precedencias para expedição serão reguladas assim:

1º. Despachos da Companhia.

2º. Ditos officiaes, isto é, do Presidente da Provincia e mais autoridades.

3º. Ditos dos particulares pela ordem das entregas.

Art. 22. Os despachos de serviço do Engenheiro Fiscal do Governo e de seus ajudantes serão considerados a todos os respeitoos como os da Companhia.

Art. 23. Só poderá ser interrompida a transmissão de um despacho para fazer-se a de outro, quando este fôr de ordem superior e houver extrema urgencia em expedil-o.

Estando duas estações em comunicação e tratando-se de despachos da mesma ordem, ellas alternadamente os transmittirão.

Art. 24. Em cada escriptorio telegraphico haverá um exemplar das presentes Instrucções, cuja leitura será franqueada a qualquer pessoa.

TABELLA N. 1

De 1 até 15 palavras	.....	1\$200
De 16 a 20 »	.....	1\$600
De 21 a 25 »	.....	2\$000
De 26 a 30 »	.....	2\$400
De 31 a 35 »	.....	2\$800
De 36 a 40 »	.....	3\$200
De 41 a 45 »	.....	3\$600
De 46 a 50 »	.....	4\$000
De 51 a 55 »	.....	4\$400
De 56 a 60 »	.....	4\$800
De 61 a 65 »	.....	5\$200
De 66 a 70 »	.....	5\$600
De 71 a 75 »	.....	6\$000
De 76 a 80 »	.....	6\$400
De 81 a 85 »	.....	6\$800
De 86 a 90 »	.....	7\$200
De 91 a 95 »	.....	7\$600
De 96 a 100 »	.....	8\$000

TABELLA N. 2

Até 1/2 legua	\$500
De 1/2 a 1 legua	1\$000
De 1 a 1 1/2 legua	1\$500
De 1 1/2 a 2 leguas	2\$000

Tabella de conversões

MULTIPLICADORES.	ARROBAS EM KILOGRAMMAS. (a)	LIBRAS EM KILOGRAMMAS.	PALMOS CUBICOS EM DECIMETROS CUBICOS.	KILOGRAMMAS-EM LIBRAS.	DECIMETROS CUBICOS EM PALMOS CUBICOS.
1	14,6896	0,45905	10,648	2,178113	0,093914
2	29,3792	0,91810	21,296	4,336826	0,187829
3	44,0688	1,37715	31,944	6,535239	0,281743
4	58,7884	1,83620	42,592	8,713632	0,378657
5	73,4480	2,29525	53,240	10,892065	0,469372
6	88,1376	2,75430	63,888	13,070478	0,563486
7	102,8272	3,21335	74,536	15,248891	0,637401
8	117,5168	3,67240	85,184	17,427304	0,751315
9	132,3064	4,13145	95,832	19,605717	0,843229
10	146,8960	4,59050	106,480	21,784130	0,939144

(a) Esta columna póde tambem servir para calcular o equivalente por arroba de qualquer frete por 10 kilogrammas.

Basta, para isso, considerar este frete como um peso em arrobas, convertel-o em kilogrammas e dividir o resultado por 10, despresando-se a parte fraccionaria do quociente ou contando-a por unidade conforme fór ou não menor de 0,5.

AVISO N. 17 — DE 26 DE AGOSTO DE 1870

Recommenda ao Presidente da Provincia de Pernambuco observancia dos artigos 6º, 7º e 21 do Decreto n. 1980, de 28 de setembro de 1857 por parte da Companhia da Estrada de Ferro de Tamandaré ao rio Una.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 17 — Rio de Janeiro, 26 de agosto de 1870.

Tendo se organizado uma Companhia para a construcção de uma Estrada de Ferro entre o porto de Tamandaré e a parte inferior do rio Una, em virtude do Decreto n. 2324 de 29 de dezembro de 1858 § 8º do art. 43 e havendo cessado por este facto qualquer intervenção em negociações da mesma Companhia, dos concessionarios de sua incorporação Luiz de Carvalho Paes de Andrade, Antonio Marques de Amorim e Henrique Augusto Mebel, requereram estas alterações no contracto a que se refere o Decreto numero 1980 de 28 de setembro de 1857.

Depois de ouvida a este respeito a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, declaro a V. Ex., que, sendo da exclusiva competencia da Companhia allegar perante o Governo Imperial qualquer cousa a bem de seu direito, não ha que deferir a esses peticionarios.

Outrosim, como a Companhia não tem cumprido a obrigação imposta pela condição 6ª do contracto approved pelo citado Decreto n. 1980, expeça V. Ex. as necessarias ordens afim de fazer-se effectiva a execucao do disposto na condição 7ª na parte relativa ao pagamento das multas em que incorrem.

Finalmente recommendo a V. Ex. que empregue os precisos esforços para ter execucao o art. 21 do mencionado contracto na parte que toca ao Governo Imperial.

O que communico a V. Ex. para seu conhecimento e execucao devendo oportunamente participar quanto occorrer para ulterior deliberacao.

Deus Guarde a V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.
Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 48 — DE 22 DE SETEMBRO DE 1870

Approva o termo de contracto que tem de ser celebrado entre a Companhia da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco para garantia do capital adicional, concedida pelo Decreto 1767, de 9 de Julho ultimo, ficando fixado na clausula 3ª que o capital despendido na construcção da mesma Estrada é de libras 1.850.000.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 48 — Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1870.

De posse do seu officio do mez passado, com que remetteu, por copia, o termo de contracto que tem de ser celebrado com a Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco, para garantia do

capital adicional concedida pela Resolução da Assembléa Legislativa em Decreto n. 1767 de 9 de julho do corrente anno, approvo o seu procedimento e bem assim o referido termo, convindo todavia que, para evitar quaesquer duvidas no futuro, na clausula 3^a se fixe o capital despendido na construcção da mesma Estrada, na importancia de libras 1.850.000.

Nesta conformidade, V. S. fica autorisado a assignar o respectivo contracto com a Directoria da Companhia.

Deus Guarde a V. S.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

CARTA — DE 22 DE SETEMBRO DE 1870

Ilmo. e Exmo. Sr. Conselheiro José Carlos de Almeida Areas.

Em 22 de setembro de 1870.

Em sua carta de 22 do mez passado communicou-me V. Ex. as phases porque passou o contracto para a concessão da garantia do capital adicional da Estrada de Ferro de Pernambuco.

Inteirado de tudo quanto occorreu por essa occasião, nesta data por Aviso ostensivo approvei o seu procedimento, e bem assim o contracto celebrado na conformidade do termo que acompanhou o seu officio n. 176 de 22 de agosto proximo findo, menos quanto á redacção da clausula 3^a, na qual cumpre accrescentar a importancia de libras 1.850.000 do custo da Estrada, afim de que no futuro se não suscitem duvidas, tornando-se assim inutil declarar por officio ou carta á Directoria dirigida, a intenção do Governo em relação a este assumpto.

Aprecio devidamente o serviço que tanto V. S. como o Sr. Conselheiro Galvão prestaram ao paiz, concorrendo com o Sr. Superintendente Mann para a prompta decisão do negocio nos termos equitativos offerecidos por este Ministerio, com as modificações a que V. Ex. se refere, modificações que, de conformidade com as minhas de 21 de julho, não eram essenciaes.

Collocadas neste pé as relações do Governo com a Companhia, espero que d'ora em diante nada deverá alterar a boa harmonia existente, convindo que a Companhia, certa da boa vontade do Governo a seu respeito, trate de cumprir rigorosamente seus contractos, na certeza de que só assim poderá esperar do mesmo Governo o apoio e auxilio que lhe tem dispensado sempre.

Não é necessario a approvação do contracto por Decreto Imperial, como não o foi para o contracto que autorisou o emprestimo de libras 400.000.

A assignatura do contracto é sufficiente garantia para as partes contractantes.

Fico tambem inteirado do que ha occorrido ácerca da Estrada de Ferro de S. Paulo, a cujo respeito reitero minhas recommendações anteriores.

Agradeço-lhe a remessa de esclarecimentos sobre a questão dos trabalhadores chins e espero continueis a ministrar-me quaesquer outras informações que cheguem a seu conhecimento.

ou, com estima e consideração, de V. Ex.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

P. S. — Quanto ás cartas que a V. Ex. dirige o Sr. Benson, aguardo a communicação do seu conteúdo; entretanto, adianto, pelo que V. Ex. diz, quanto á 2ª, isto é, relativa ás modificações do Regulamento dos Engenheiros, que o Governo não duvidará fazer as alterações indicadas pela pratica em bem da regularidade do serviço; quanto á ultima, isto é, pedido de libras 16.000 para trem rodante, não haverá duvida em o Governo acceder de accôrdo com o contracto que acaba de celebrar. Por Aviso desta data fica providenciado o assumpto da 1ª das referidas cartas.

Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque.

LEI N. 1836 — DE 27 DE SETEMBRO DE 1870

Fixa a Despeza e orça a Receita Geral do Imperio para o exercicio de 1871-1872 e dá outras providencias

Dom Pedro II, por Graça de Deus e Unanime Acclamação dos Povos, Imperador Constitucional e Defensor Perpetuo do Brasil, Fazemos saber a todos os Nossos subditos que a Assembléa Geral decretou e Nós Queremos a Lei seguinte:

CAPITULO I

DESPEZA GERAL

Art. 1º. A Despeza Geral do Imperio para o exercicio de 1871-1872 é fixada na quantia de 85.741:262\$158, a qual será distribuida pelos sete diversos Ministerios na forma especificada nos artigos seguintes:

Art. 8º. O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas é autorizado para despende com os objectos designados nos seguintes paragraphos, a quantia de 12.971:717\$030:

A saber:

- 1º. Secretaria de Estado, sendo desde já 10:000\$000 para os vencimentos de seis praticantes creados pelo Decreto n. 4167 de 29 de abril de 1868, e de dous correios 170:000\$000

10. Garantia de juros ás Estradas de Ferro 1.789:428\$800
11. Estrada de Ferro de D. Pedro II, sendo réis
34:050\$000 logo que sejam abertas as estações
da Sapucaia, Vargem Alegre e Pinheiros .. 2.034:050\$000

.....
CAPITULO II

RECEITA GERAL

Art. 9º. A Receita Geral do Imperio é orçada na quantia de 95.800:000\$000.

Art. 10. Esta Receita será effectuada com o producto da renda geral arrecadada dentro do exercicio da presente Lei, sob os titulos abaixo designados:

ORDINARIA

.....
12. Juros das acções da Estrada de Ferro da Bahia e de Pernambuco.

.....
14. Renda da Estrada de Ferro de D. Pedro II.
.....

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES GERAES

.....
Art. 20. Ficam em vigor todas as disposições da Lei do Orçamento antecedente, que não versarem particularmente sobre a fixação da receita e despesa, e não tiverem sido expressamente revogadas.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1846 — DE 6 DE OUTUBRO DE 1870

Autorisa o Governo para conceder isenção de direitos de importação a todo o material e combustivel da empresa de trilhos urbanos da cidade do Recife para a de Olinda, na Provincia de Pernambuco.

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

Art. 1º. E' o Governo autorizado para conceder isenção de direitos de importação para todo o material e combustivel da empresa de trilhos urbanos, servida por machinas locomotivas, da cidade do Recife para a de Olinda, na Provincia de Pernambuco, na fórma da condição 34ª do respectivo contracto; devendo o Governo, sobre representação do empresario, determinar os objectos a que tiver de conceder a isenção.

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

Francisco de Salles Torres Homem, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro aos seis de outubro de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Francisco de Salles Torres Homem.

DECRETO N. 4608 — DE 15 DE OUTUBRO DE 1870

Abre ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas novo credito extraordinario de 3.365:950\$000 para as despesas com a Estrada de Ferro de D. Pedro II no exercicio de 1870-1871.

Sendo insufficientes a consignação votada no § 14, art. 8º da Lei n. 1764 de 28 de junho deste anno, e o augmento constante de igual paragrapho e artigo da de n. 1836 de 27 de setembro ultimo, para as despesas da verba — Estrada de Ferro de D. Pedro II — no exercicio de 1870-1871: Hei por bem, na conformidade do § 3º, art. 4º da Lei n. 589 de 9 de setembro de 1850, e ouvindo o Conselho de Ministros, abrir um credito extraordinario de 3.365:950\$ para a mencionada verba; devendo esta medida ser levada opportunamente ao conhecimento da Assembléa Geral.

Jeronymo José Teixeira 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 quinze de outubro de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Demonstração da despesa feita e por fazer com a Estrada de Ferro de D. Pedro II durante o actual exercicio de 1870-1871

1ª divisão:

Importancia da despesa feita com o pessoal da administração central durante os mezes de julho a setembro de 1870 ..	8:239\$470	
Dito a fazer até o fim do exercicio	61:760\$530	
Dita da despesa feita com o material no amoxarifado para diversos serviços até o referido mez de setembro	8:769\$610	
Dito a fazer até o fim do exercicio	521:230\$390	600:000\$000

2ª divisão:

Importancia da despeza feita com o pessoal do tráfego propriamente dito, contando o aumento das novas linhas, durante os mezes de julho a setembro já citados	160:039\$951	
Dita a fazer até o fim do exercicio	1.519:963\$049	
Dita da despeza feita com o material, idem idem até Setembro	48:834\$682	
Dita a fazer até o fim do exercicio	271:165\$318	
Dita da despeza feita com o pessoal para a conclusão das novas obras na linha aberta ao tráfego, taes como: estação da Côte. armazens, officinas, accomodações para o serviço da tracção e armazens de depositos, até Setembro	35:371\$500	
Dita a fazer até o fim do exercicio	144:628\$500	
Dita da despeza feita com o material respectivo até o mez de setembro	7:200\$000	
Dita a fazer até o fim do exercicio	212:800\$000	2.400:000\$000

3ª divisão:

Prolongamento da Estrada.

Importancia da despeza com o pessoal de Engenheiros para concluir-se a 3ª secção até Porto Novo do Cunhá, e da parte da 4ª secção do Pirahy á Barra Mansa, estudos de prolongamento, e continuação das obras além da Barra Mansa até a Cachoeira, durante os mezes de julho a setembro	15:033\$732	
Dita a fazer até o fim do exercicio	154:966\$268	
Dita da despeza a fazer com o material, como trilhos, pontes, etc.	400:000\$000	
Dita da despeza feita em diversos serviços por empreitadas até setembro	118:945\$173	
Dita a fazer até o fim do exercicio	1.711:054\$827	2.400:000\$000
		<u>5.400:000\$000</u>

Credito da Lei n. 1764 de 28 de junho de 1870, § 11, art. 8º	2.000:000\$000	
Dito da de n. 1836 de 27 de setembro ultimo, igual paragraho e artigo	34:050\$000	2.034:050\$000
<i>Deficit</i>		<u>3.365:950\$000</u>

Palacio do Rio de Janeiro, em 15 de outubro de 1870. — *Jeronymo José Teixeira Junior*.

DECRETO N. 4609 — DE 15 DE OUTUBRO DE 1870

Abre ao Ministério da Agricultura, Commercio e Obras Publicas novo credito extraordinario de 925:827\$650 para occorrer ás despesas com a Estrada de Ferro de D. Pedro II pertencentes ao exercicio de 1869-1870.

Não sendo sufficientes a consignação volada no § 11 art. 8º da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, e a quantia de 2.407:22\$467 constante do Decreto n. 4474 de 14 de fevereiro do corrente anno, para as despesas da verba — Estrada de Ferro de D. Pedro II — pertencente ao exercicio de 1869-1870: Hei por bem, na conformidade do § 3º art. 4º da Lei n. 589 de 9 de setembro de 1850, e tendo ouvido o Conselho de Ministros, Abrir novo credito extraordinario de 925:827\$650 para fazer face ás mencionadas despesas, devendo esta medida ser levada opportunamente ao conhecimento da Assembléa Geral.

Jeronymo José Teixeira 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 quinze de outubro de mil oitocentos e setenta, quadragésimo nono da Independencia e do Imperio..

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Demonstração da despesa com a Estrada de Ferro de D. Pedro II, pertencente ao exercicio de 1869-1870

Importancia da despesa no 1º semestre do exercicio, como consta do Decreto n. 4474 de 14 de fevereiro de 1870	2.775:220\$467
Dita da que é relativa ao 2º semestre, pelo modo seguinte:	

1ª divisão:

Importancia da despesa com o pessoal da administração central	29:253\$822	
Dita do material no almoxarifado para diversos serviços.	239:369\$069	268:622\$891

2ª divisão.

Importancia do pessoal do trafego	709:352\$304	
Dita das obras novas do mesmo, e material	82:887\$397	792:239\$701

3ª divisão:

Importancia do pessoal de enge- nharia	94:980\$024	
Dita das obras de prolongamento da 3ª e 4ª secções e material	1.150:738\$007	1.245:718\$028

Fretes, descargas, etc.	171:455\$759	
Despezas diversas	7:291\$271	178:747\$030

Importancia do credito posto na delegacia do Thesouro em Londres, para acqvisição de circulos de rodas, de confor- midade com o Aviso de 6 de abril ultimo		72:500\$000
---	--	-------------

5.333:048\$117

Credito da Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867 (§ 11 art.- go 8º)	2.000:000\$000	
Dito do Decreto n. 4474 de 14 de fevereiro de 1870	2.407:220\$467	4.407:220\$467

Deficit		925:827\$650
---------------	--	--------------

Palacio do Rio de Janeiro, em 15 de outubro de 1870. — *Jeronymo José Teixeira Junior.*

AVISO N. 55 — DE 22 DE OUTUBRO DE 1870

Declara ao Ministro brasileiro em Londres para fazer constar á Directoria da Companhia da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco que não haverá inconveniente algum para os interesses da referida Companhia a observancia das disposições do Regulamento de 26 de abril de 1857.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 55 — Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1870.

Com o seu officio de 6 de setembro findo, sob n. 187, transmittio V. S. a carta de 20 de agosto que lhe dirigio o Presidente da Companhia da Estrada de Ferro do Recife.

Observa este Presidente que, na execução da clausula 8ª do accordo celebrado em a ultima destas datas, inconvenientes podem apparecer que não só façam pressão sobre a Companhia, mas tambem sejam prejudiciaes aos interesses do publico; e pede que esta sua opinião seja transmittida a este Ministerio para que as occurrencias que por ventura provenham do Regulamento approved pelo

Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857 não sejam resolvidos severamente, mas por mutua intelligencia do representante do Governo e gerente da Companhia.

Os reiterados actos de benevolencia do Governo para com todas as Companhias de Estradas de Ferro anglo-brasileiras, e principalmente para com a de que se trata, deviam ter convencido suas Directorias de que nunca a severidade, mas a equidade, presidio as suas decisões.

Quanto á mutua intelligencia entre o Fiscal do Governo e o Superintendente da Companhia para a solução das referidas occorrencias, não só não consta que tenha deixado de existir, mas tambem é ella obrigatoria em face do art. 132 do citado Regulamento, que como V. S. sabe, dispõe que só depois de despresadas as suas advertencias pelas Administrações das Estradas de Ferro, sejam trazidas ao conhecimento do Governo quaesquer infracções dos regulamentos, instrueções ou contractos.

Sobre esta accusação são ouvidas as partes accusadas e em vista de sua defesa o Governo ou despreza o negocio ou o submetta á Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, cujo parecer não pôde ser previamente suspeitado de parcialidade, attenta a elevada posição e á independencia dos seus membros.

Assim, pois, o Regulamento, a que allude a citada clausula 8^a do accôrdo, estabeleceu as garantias necessarias para salvaguardar os interesses da Companhia de Estradas de Ferro anglo-brasileiras e do publico.

Não ha motivo para alterar esta disposição tão salutar, nem pôde haver receio de que injustiça seja commettida contra as administrações das mesmas Estradas.

Comtudo, tomando em consideração o que observa o mencionado Presidente da Companhia da Estrada de Ferro do Recife, o Governo Imperial autorisa V. S. a declarar-lhe que não julga conveniente alterar a referida disposição, porque continua no proposito de empregar toda a equidade nos negocios das Companhias de Estradas de Ferro.

Deus Guarde a V. S.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 56 — DE 22 DE OUTUBRO DE 1870

Autorisa a Companhia da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco a despendor libras 16.000 com acquisição de material rodante destinado á referida Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3^a Secção — N. 56 — Rio de Janeiro, 22 de outubro de 1870.

Sciante do que V. S. communicou-me em officio de 19 do mez passado sob n. 194, approvo a deliberação que tomou, de accôrdo com o Inspector especial das Estradas de Ferro subvencionadas, de autorisar em data de 14 daquelle mez a Companhia da Estrada de

Ferro de Pernambuco a despender a importancia de 16.000 libras com a acquisição do material rodante para a mesma Estrada.

Deus Guarde a V. S.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 318 — DE 9 DE NOVEMBRO DE 1870

A execução dos actos publicados no *Diario Official* não depende de communicação expressa ás Autoridades competentes

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA — Rio de Janeiro, em 9 de novembro de 1870.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Em resposta aos avisos desse Ministerio de 15 de julho e 19 de outubro ultimos, relativamente ao officio que em 10 de junho do corrente anno dirigio ao antecessor de V. Ex., o Consul Geral do Brasil em Lisboa, sobre a Lei n. 1507 de 26 de setembro de 1867, que reduz a 5 por cento o valor da siza na venda dos navios, e sobre o Decreto n. 4510 de 20 de abril ultimo, que altera algumas disposições do Regulamento de 19 de setembro de 1860, communico a V. Ex., para que se digne fazer constar ao mesmo Consul, que deve aceitar como communicação expressa das alterações feitas na legislação e decisões do Governo, os actos que forem publicados no *Diario Official*.

Remetto, entretanto, a V. Ex. os inclusos exemplares da citada Lei e Decreto para que se sirva transmittil-os áquelle Consul, e declarar-lhe que, sendo conveniente que elle possua a colleção completa do referido Diario, deverá communicar immediatamente as faltas que se derem na sua remessa para serem suppridas.

Deus Guarde a V. Ex.

Francisco de Salles Torres Homem.

A S. Ex. o Sr. Visconde de S. Vicente.

AVISO N. 62 — DE 22 DE NOVEMBRO DE 1870

Communica ao Ministro brasileiro em Londres que o Governo Imperial ordenou o estudo das disposições do Regulamento de 26 de abril de 1857, cuja alteração a experiencia haja aconselhado e revoga o Aviso n. 55, de 22 de outubro ultimo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 62 — Rio de Janeiro, 22 de novembro de 1870.

Inteirado, pelo seu officio de 22 de agosto ultimo, das difficuldades que V. S. encontrou da parte da Directoria da Estrada de Ferro de Pernambuco, para chegar a accôrdo acerca das clausulas do contracto celebrado com a respectiva Companhia Inglesa para realisação do augmento do capital garantido, na forma do Decreto

n. 1767 de 9 de julho passado, declaro a V. S., para os fins convenientes, que nesta data expeço circular ás presidencias das Provincias de S. Paulo, Bahia e Pernambuco, para que de accordo com os Engenheiros Fiscaes e Superintendentes das respectivas Estradas indiquem as disposições do Regulamento expedido para a segurança, conservação e policia das Estradas de Ferro e approvedo pelo Decreto n. 1930, de 26 de abril de 1857, cuja alteração a experiencia houver demonstrado, expondo os motivos justificativos, afim de que possa o Governo Imperial proceder como entender conveniente, ficando, assim, sem effeito o meu Aviso n. 55 de 22 do mez passado.

Deus Guarde a V. S.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 64 — DE 23 DE NOVEMBRO DE 1870

Manda o Presidente da Provincia de S. Paulo intimar a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby a se pronunciar dentro do prazo de dous mezes sobre se está ella disposta a se encarregar da construcção do prolongamento de Campinas a S. João do Rio Claro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 64 — Rio de Janeiro, 23 de novembro de 1870.

Transmitto a V. S. a inclusa copia do requerimento em que o Presidente e Directores da Companhia do Oeste pretendem encarregar-se da construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Campinas á cidade de S. João do Rio Claro na Provincia de S. Paulo, afim de que indague da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby se está disposta a contratar pelas mesmas condições a referida Estrada, devendo marcar um prazo até dous mezes para a Companhia decidir-se afim de que o Governo, inteirado de sua deliberação, fique habilitado a resolver, dentro das mesmas condições com quem entender conveniente.

Deus Guarde a V. S.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 71 — DE 23 DE NOVEMBRO DE 1870

Declara que são improcedentes os fundamentos apresentados pelo Ministro brasileiro em Londres e pelo Conelheiro Manoel da Cunha Galvão, por não ter effectuado o desconto ordenado pelo Aviso de 21 de janeiro do corrente anno na garantia de juros devida á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby e ordena que o mesmo desconto se torne effectivo na primeira oportunidade.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 71 — Rio de Janeiro, 23 de novembro de 1870.

Acho-me de posse do officio que V. S. endereçou ao meu antecessor em 11 do mez passado, expondo o seu parecer sobre o pagamento requerido pela Directoria da Estrada de Ferro de S. Paulo concernente ao ultimo semestre.

Sciende de tudo quanto communicou-me, declaro a V. S. que não procedem os fundamentos de sua opinião, e do Ministro brasileiro nessa Corte por não se ter effectuado o desconto ordenado pelo Aviso de 21 de janeiro deste anno.

E' indispensavel que o citado Aviso seja cumprido na primeira opportunidade.

Outrosim, convém que V. S. explique a razão por que não tem informado acerca do processo do juizo arbitral, se a demora tem provindo de difficuldades de nossa parte, ou se da parte da Companhia, finalmente se a Companhia de S. Paulo está disposta a abrir mão desta questão sujeitando-se á decisão do Governo Imperial.

Deus Guarde a V. S.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Conselheiro Manoel da Cunha Galvão.

AVISO N. 6 — DE 24 DE NOVEMBRO DE 1870

Manda o Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco informar sobre a pretendida modificação das disposições do Regulamento approved pelo Decreto n. 1930, de 26 de abril de 1857.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 6 — Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1870.

Tendo o Ministro brasileiro em Londres communicado a este Ministerio em officio de 22 de agosto ultimo ter concordado com o Director da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco acerca da alteração do capitulo 7º do Regulamento approved pelo Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857, indique V. Ex. ouvindo o respectivo Engenheiro Fiscal e Superintendente da mesma Estrada, as modificações que cumpre fazer no mencionado Regulamento, afim de que o Governo Imperial possa resolver como entender conveniente.

Deus Guarde a V. Ex.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 73 — DE 25 DE NOVEMBRO DE 1870

Designa o Engenheiro Francisco Pereira Passos para proceder ao exame final das contas de construção da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy já apuradas pelo Conselheiro Manoel da Cunha Galvão.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 73 — Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1870.

O emissario do Governo Imperial Conselheiro Manoel da Cunha Galvão, tendo terminado em Londres o exame das contas da construção da Estrada de Ferro de S. Paulo, de que fôra incumbido para se fixar definitivamente o capital da respectiva Companhia, que deve gozar da garantia de juros, estabelecida nos contractos vigentes, acaba de enviar o resultado de seus estudos e trabalhos.

Em assumpto de tanta ponderação, e em que o engano por menor que seja, pelo longo trazo do prazo estabelecido nos mesmos contractos pôde tomar proporções muito sensíveis para qualquer das partes contractantes, cumpre proceder com a maior circumspecção e prudencia, afim de prevenir-se lão grande inconveniente.

Neste proposito o Sr. Inspector deliberou incumbir a uma commissão do exame e estudo final dessas contas, a qual opportunamente serão expedidas as necessarias instrucções.

E como na pessoa de V. Mee. reuñem-se as condições precisas para o bom desempenho dessa commissão, porquanto, além de outros predicados, accresce ter V. Mee. exercido anteriormente o cargo de Engenheiro Fiscal da mencionada Estrada de Ferro e bem assim procedido ao exame das contas de construção das despezas feitas na Provincia, nesta data o nomeio para a referida Commissão, esperando que na execução do serviço de que é incumbido, V. Mee. continuará a dar provas de seu zelo e intelligencia.

Deus Guarde a V. Mee.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Engenheiro Francisco Pereira Passos.

AVISO N. 74 — DE 25 DE NOVEMBRO DE 1870

Designa o Engenheiro Firmo José de Mello e um empregado de Fazenda para, em commissão, da qual tambem faz parte o Engenheiro Francisco Pereira Passos, fixarem o capital despendido na construção da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 74 — Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1870.

Tendo nesta data incumbido uma commissão composta de V. Mee., do Engenheiro Francisco Pereira Passos e de um empregado de Fazenda, afim de estudar o relatório do Conselheiro Manoel da Cunha Galvão e documentos que o acompanham concernentes ás contas do capital despendido na construção da Estrada de Ferro de S. Paulo para a fixação definitiva do capital garantido e sobre estes trabalhos dar o seu parecer, assim lho communico para seu Governo, prevenindo-lhe que ao Bacharel Passos são remettidos todos o papeis para estudo da questão.

Deus Guarde a V. Mee.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Firmo José de Mello.

AVISO N. 67 — DE 30 DE NOVEMBRO DE 1870

Transmitte ao Ministro Brasileiro em Londres copia das communicacões feitas pelas Companhias Ituana e de Santos a Jundiaby sobre a desistencia que fazem do privilegio conferido pelos artigos 3º e 4º do Decreto n. 1.759, de 26 de abril de 1856.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegacão — 3ª Secção — N. 67 — Rio de Janeiro, 30 de novembro de 1870.

Transmitto a V. S. por copia o officio que ao Presidente da Provincia de S. Paulo em data de 13 do corrente mez dirigio o Presidente da Directoria da Companhia Ituana, e bem assim do que endereçou o Superintendente da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, participando ter a respectiva Directoria desistido do privilegio que lhe outorgam os artigos 3º e 4º do Decreto n. 1.759 de 26 de abril de 1856 afim de que V. S. trate de obter da mesma Directoria uma desistencia formal para que possa produzir todos os juridicos e legaes effectos.

Deus Guarde a V. S.

Jeronymo José Teixeira Junior.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres

AVISO N. 68 — DE 17 DE DEZEMBRO DE 1870

Transmitte ao Ministro Brasileiro em Londres o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado sobre a classificacão da despeza com o augmento do material rodante da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegacão — 3ª Secção — N. 68 — Rio de Janeiro, 17 de dezembro de 1870.

Em officio de 24 de junho ultimo trouxe essa Legacão ao conhecimento deste Ministerio os factos occorridos com Mr. Heath, Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo sobre a resolução da assembléa geral dos accionistas no sentido da insistencia em que o augmento do trem rodante não é obrigatorio para a Companhia, e que ella o não tem de fazer, senão com os meios que a renda fornece, lançando as despezas na conta do custeio.

Neste mesmo officio communicou V. S. que em face do occorrido, torna-se evidente que, se nos limitarmos a glazar das contas da Companhia as quantias despendidas com o augmento do trem rodante, lançando-as em conta separada, segundo a Resolução Imperial da Consulta de 24 de abril de 1868, não se chegará jamais a soluçãõ alguma pratica, ficando ambas as partes interessadas no mesma pé de completa divergencia e antagonismo em um assumpto, que aliás por obvios e numerosos motivos precisa quanto antes ser resolvido.

Em resposta declaro a V. S. que tendo sido a respeito desta questãõ ouvida a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho d'Es-

tado de conformidade com o seu parecer incluso por copia, deve V. S. proceder neste assumpto.

No caso de haver a transacção, de que trata o final do parecer cumpre que na fixação do trem rodante se attenda o mais possivel a que este seja sufficiente para os interesses a que tem de servir sobretudo depois da conclusão das novas vias ferreas em construcção na Provincia de S. Paulo.

Deus Guarde a V. S.

João Alfredo Corrêa de Oliveira.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

1871

**Extracto do Relatorio apresentado á Assembléa Geral Legislativa
em 1871 pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios
da Agricultura, Commercio e Obras Publicas — Conselheiro
Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.**

“VIAS DE COMMUNICAÇÃO — Não é mister demonstrar que uma das mais urgentes necessidades do paiz consiste no desenvolvimento progressivo do systema bem combinado de meios rapidos e economicos de comunicação que fôr adoptado, aproveitando-se as vias fluviaes e construindo-se Estradas segundo os preceitos mais modernos da sciencia e as lições da pratica adquirida nestes ultimos annos.

Dessa necessidade indeclinavel compenetra-se todo aquelle que, estendendo os olhos sobre o nosso vasto territorio e contemplando os germens de riqueza e prosperidade encerrados em seu seio, vê desaproveitados tantos elementos de futura grandeza, e sente que o Brasil não caminha para o lugar que lhe compete entre as maiores nações com o vigor que lhe permittiriam suas forças naturaes, se devidamente fossem utilizadas.

O que temos feito até agora para desenvolver os meios de locomoção aperfeiçoados, é muito pouco em relação ao muito de que carecemos.

A respeito de Estradas de Ferro, eis o que actualmente possuímos:

EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO

Kilometros

D. Pedro II	260.480
Santos a Jundiaby, em S. Paulo	139.600
Bahia a S. Francisco	123.500
Recife a S. Francisco	124.900
Cantagallo	49.100
Mauá	17.500
Apicucos a Caxamgá, em Pernambuco	8.775
Recife a Olinda	8.000
Estradas de Ferro no Pará	
Dita nas Alagoas	
Total	731.855

EXTENSÃO DAS LINHAS EM CONSTRUÇÃO

	<i>Kilometros</i>
D. Pedro II (3ª e 4ª secções)	160.000
Ramal de Valença	25.000
Cantagallo (Cachoeira à Nova Friburgo)	35.000
Jundiahy a Campinas	43.000
Jundiahy a Itú	69.000
<hr/>	
Total	332.000

Temos, pois, um desenvolvimento de 1.163 kilometros e 855 metros de linhas lreas, sendo 731 kilometros e 855 metros já em trafego, e 332 kilometros em construcção, cuja maior parte sera entregue ao trafego até o fim do corrente anno. Temos mais cerca de 1.500 kilometros de Estradas de Ferro concedidas a empresas particulares e em estudos por conta do Governo.

Compare-se, porém, esse resultado com a vastidão do nosso territorio, e, comprehender-se-ha facilmente quanto no Brasil são ainda escassos os meios aperfeiçoados de transporte.

A respeito de Estradas empedradas estamos em peiores condições.

Exceptuando-se a de Petropolis a Juiz de Fóra, que mede 245,4 kilometros com todos os seus ramaes, e algumas outras construidas pelas Provincias, mas a respeito das quaes não tem este Ministerio as precisas informações, nada temos feito que mereça o nome de estradas de rodagem.

Caminhos geralmente mal traçados e ainda peor construidos, que apenas se prestam ao transitio de cavalleiros e animaes durante a estação secca, e exigem constantes e avultadas despezas de conservação, eis o que constitue a viação terrestre de quasi todo o Imperio.

Quanto á navegação interior, só contamos alguns canaes de pequena extensão que pouco serviço prestam, e aproveitamos a navegabilidade de alguns de nossos importantes rios; mas não temos tratado de melhorar o regimen de muitos que seriam utilisaveis com um dispençio relativamente insignificante, comparado com os resultados que podem dar.

E' sem duvida pouco satisfactorio o quadro que da actual situação do mais importante ramo de melhoramentos materiaes acaba de esboçar, mas não hesitei em expol-o ás vosas vistas, porque espero que elle concorrerá para que melhor attendamos a este ramo de serviço.

Não é pequeno o numero de pretendentes a privilegios para construcção de vias ferreas e para navegação de rios, e não poucas concessões desse genero tem sido feitas, como vereis no correr deste relatorio.

Algumas, porém, já tem caducado e outras não apresentam probabilidade de ser levadas a effeito.

A razão é que os capitaes particulares mostram-se receiosos de arriscar-se em emprezas que não offereçam actualmente lucros certos, attendendo que a industria dos transportes não póde prosperar facilmente em um paiz, onde a população está muito disseminada e a producção é limitada.

Com a adopção da bitola estreita nas vias ferreas, systema que se vae rapidamente generalizando na Europa, e pelo qual se consegue a importantissima vantagem de reduzir as despezas de construcção das linhas, sem diminuir-se-lhes a capacidade do transporte, tem-se manifestado mais alguma animação da parte dos capitalistas a favor da emprezas dessa ordem.

Para mostrar as vantagens desse systema basta considerar quã a via ferrea de Santos a Jundiahy que, segundo as contas da Companhia, custou cerca de 1.300 contos por legua, e cuja renda liquida representa agora mais ou menos 5% do capital social, corresponderia certamente a mais de 12% se nella se houvesse adoptado esse systema.

Não obstante, porém, aquella animação de que fallei, por emquanto apenas tem vingado Companhias organisadas por individuos a quem directamente aproveita a construcção de certas Estradas, mas ainda assim com auxilio dos cofres provinciaes.

Neste ponto a Provincia de S. Paulo se ha distinguido de todas as outras.

Comprehendendo a grande influencia das vias modernas de communicacão sobre o desenvolvimento de sua prosperidade, tem-se avançado ultimamente no emprehedimento destes utilissimos melhoramentos materiaes.

Ao Estado cumpre auxiliar e dirigir a iniciativa individual, sempre que desperte.

Por lei geral convém marcar os auxilios e favores officiaes com que possam contar as emprezas que se organisarem no intuito de favorecer o paiz com meios de communicacão economicos. E' tambem mister definir claramente as attribuições dos poderes geraes e provinciaes na concessão de taes emprezas, para se não embaraçarem mutuamente, como aconteceria sem uma medida que ponha termo á confusão que ha sobre este assumpto."

AVISO N. 2 — DE 9 DE JANEIRO DE 1871

Declara que os balancetes da receita e despeza da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy devem ser organisados pela Commissão de tomada de contas, não havendo motivos para ser alterada a pratica adoptada nos termos do Aviso n. 59, de 2 de abril de 1862.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 9 de janeiro de 1871.

Em resposta ao officio de V. S. de 6 de setembro do anno proximo findo, sob n. 187 a que acompanhou copia da carta que em 3 do citado mez lhe dirigio o Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, Provincia de S. Paulo, em que não só representa contra o systema seguido naquella linha, de serem os balancetes da receita e despeza organisados pela Commissão de tomada de contas, em vez de serem, como de ora em diante pretende aquelle Presidente que o sejam, pela Companhia, e somente verificados pelos commissarios do Governo, que em separado poderão fazer os protestos que entenderem; mas tambem queixando-se em termos pouco cortezes, do procedimento do En-

a estação de Barra Mansa, na estrada de ferro de D. Pedro II, e a cidade do Bananal, na provincia de S. Paulo.

A estrada será construída em condições apropriadas ao transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie em carros rebocados por animaes, ou machinas locomotivas, devendo a companhia, antes de começar os trabalhos de construção, declarar ao governo a qual desses dois motores terá dado a preferencia.

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

Nas cidades da Barra Mansa e do Bananal e nos pontos intermediarios, onde achar conveniente, a companhia construirá estações com os armazens e dependencias necessarios para o serviço de viajantes e mercadorias.

2ª. O ponto exacto em que deve começar a linha será marcado pela administração da estrada de ferro de accordo com a companhia.

3ª. A incorporação da companhia deverá verificar-se dentro do prazo de deus annos, contados da data da promulgação do decreto de concessão, sob pena de ficar de nenhum effeito.

O fundo do capita I da companhia será de oitocentos contos de réis, e não poderá ser augmentado sem autorisação do Govern.

Durante o prazo de cincoenta annos, contados desta data, não se poderá conceder permissão para a construção de outros caminhos de ferro, dentro da distancia de 30 kilometros para cada lado, e na mesma direcção deste ramal, salvo se houver accordo com a respectiva companhia.

O governo poderá, porém, conceder permissão para o estabelecimento de outros caminhos de ferro, que se ramifiquem neste, ou o prolonguem, devendo, entretanto, em igualdade de circumstancias, preferir esta companhia a qualquer outra que se apresente para esse fim.

Fimdo o prazo da concessão continuará a companhia no gozo do ramal e suas dependencias, devendo, porém, desde então pagar ao governo o que por este fôr fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes.

5ª. A companhia poderá desapropriar os terrenos particulares, prédios e hemeitorias necessarios ao leito da estrada, estações e obras adjacentes na fórma do decreto n. 1664 de 27 de outubro de 1865. Para o mesmo fim lhe é concedido gratuitamente, durante o prazo do privilegio, o uso-fructo dos terrenos devolutos e nacionaes.

6ª. O governo concede á companhia isenção de direitos de importação, durante o prazo marcado para a conclusão das obras, e nos dez annos que se seguirem, a contar da inauguração do trafego, em favor dos materiaes destinados á construção da estrada, sua conservação e custeio.

Para a execução desta clausula a companhia apresentará com a necessaria antecedencia ao Ministerio da Agricultura a relação dos objectos que houver de importar, com a declaração da qualidade, e quantidade de cada artigo.

O governo concede igualmente á companhia transporte gratuito pela estrada de ferro de D. Pedro II de todo o material fixo e rodante destinado ao ramal.

7ª. A companhia submitterá á approvação do governo, tres mezes, pelo menos, antes de começar os trabalhos de construção, o projecto da linha inteira, constando de:

1º. Uma planta geral na escala de 1:10000.

2º. Um perfil longitudinal na escala de 1:4000 para as distancias horizontaes e de 1:400 para as alturas com altitudes referidas ao nivel de mar, comprehendendo a extensão e inclinação das subidas e descidas, os comprimentos dos alinhamentos rectos e curvas, e os raios de curvatura, e finalmente indicando as distancias kilometricas e os logares das estações.

3º. Uma memoria explicativa e justificativa das principaes disposições do projecto acompanhada de um orçamento geral das despesas de construcção.

8º. Organizada a companhia, e approvados os seus estatutos, deverão começar as obras no prazo de seis mezes, a contar da data da approvação do projecto, sob pena de caducar a concessão.

Se renhuma modificação fór indicada pelo governo dentro do prazo de tres mezes contados da data da apresentação do projecto da estrada, poderá a companhia proceder á execução das obras conforme o mesmo projecto.

9º. O governo fará fiscalisar a construcção das obras e o serviço do trafego do ramal como julgar conveniente, e de conformidade com o regulamento que baixou com o decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857.

As despesas que dahi provierem serão pagas pela companhia.

10º. Quando a companhia não executar qualquer obra ou serviço nas condições exigidas, o governo as mandará executar por conta da mesma companhia.

11º. O governo reserva-se o direito de assentar em toda a extensão da via ferrea e ao lado desta uma linha telegraphica, podendo collocar os seusapparelhos e estabelecer escriptorios telegraphicos nos edificios da companhia. Esta será obrigada a conservar em bom estado a linha telegraphica dando logo conhecimento á administração dos telegraphos de qualquer accidente que soffra a mesma linha. Por esses serviços não poderá a companhia reclamar indemnisação alguma. Poderá tambem a companhia ser obrigada a estabelecer á sua custa uma linha telegraphica para o serviço do trafego do ramal, se o vapor fór o motor preferido.

12º. A tarifa das passagens e fretes será organizada pela companhia de accordo com o governo sobre as seguintes bases: — Para os generos importados, e para os produzidos no paiz e destinados principalmente á exportação, o preço maximo será de 800 réis por tonelada metrica e por kilometro.

Para os generos de primeira necessidade e materiaes de construcção produzidos no paiz, o preço maximo será de 400 réis por tonelada metrica e por kilometro.

Para as machinas e instrumentos destinados á industria agricola, o preço maximo será de 300 réis por tonelada metrica e por kilometro.

Para os passageiros, o preço maximo será de 150 réis por kilometro sem distincção de classes.

As fracções de peso serão contadas por centesimos da tonelada, ou por kilogramma.

As fracções de kilometro serão contadas por kilometro.

Depois de approvada pelo governo será a tarifa impressa e exposta em todas as estações do ramal.

Poderá a companhia em qualquer tempo abaixar as taxas de transporte, mas nunca elevá-las, ainda que sejam depois de abaixadas e para restabelece-las ao limite primitivo, sem preceder accordo com o governo.

Poderá o governo obrigar a companhia a abaixar as tarifas, comtanto que em consequencia, não seja a renda liquida do ramal reduzida a menos de 12 % do capital despendido.

13°. A companhia transportará gratuitamente as malas do correio, seus conductores, e os agentes policiaes, em serviço, e bem assim os presos e guardas que os acompanharém.

Se o governo tiver necessidade de mandar tropas e material de guerra pelo ramal, a companhia porá immediatamente á sua disposição, pela metade dos preços da tarifa, todos os meios de transporte que possuir.

14°. Depois dos 10 primeiros annos de duração do privilegio deverá a companhia começar a formar o seu fundo de amortisação, empregando para esse fim pelo menos 1/2 % do capital despendido, quando a renda liquida exceder de 7 %. No caso de resgate do ramal será deduzido do respectivo preço o fundo de amortisação que houver.

15°. O governo poderá resgatar a estrada com todo o seu material e dependencias em qualquer tempo depois dos 10 primeiros annos da duração do privilegio.

O preço do resgate será fixado por dous arbitros, um nomeado pela companhia e outro pelo governo, que tomarão em consideração não só a importancia das obras no estado em que estiverem então, sem attenção ao seu custo primitivo, mas tambem a renda liquida do ramal nos cinco annos anteriores.

16°. A policia desta via ferrea será regulada pelo decreto numero 1930 de 26 de abril de 1857 na parte que lhe fór applicavel, segundo as instrucções que para esse fim forem expedidas.

17°. A via ferrea não impedirá o livre transito pelos caminhos actuaes, ou outros que se abrirem para commodidade publica; nem a companhia terá o direito de exigir qualquer taxa pela passagem nos pontos de intercessão.

Será obrigação da companhia restabelecer e manter em qualquer tempo á sua custa o livre escoamento das aguas, cujo curso seja demorado ou retido pelas obras da estrada.

Nos cruzamentos com os rios navegaveis serão as obras de arte construidas de modo que não offereçam embarço algum á navegação.

18°. Concluidas as obras, a companhia será obrigada a conservar-as sempre em bom estado, de modo que não haja perigo para a circulação dos trens e nem interrupção do trafego.

Se as obras não forem conservadas em bom estado, ou se houver interrupção por mais de tres mezes, o governo poderá mandar fazer por conta da companhia as obras necessarias para restabelecer o trafego com segurança.

19°. A companhia fica obrigada a manter um serviço diario e regular de trens de viajantes e mercadorias entre os pontos extremos e intermediarios do ramal, devendo para isso executar todas as obras e empregar todos os meios necessarios.

A velocidade dos trens será determinada pelo governo sobre proposta da companhia.

20°. Se depois de começada a construcção do ramal ficarem as obras paradas por mais de seis mezes, ou se depois de aberta a linha ao trafego for a circulação interrompida por mais de quatro mezes; ou se a companhia fôr declarada incapaz de continuar os seus trabalhos, considerar-se-ha caduca a concessão sem mais formalidades.

O governo providenciará neste caso sobre o acabamento das obras ou continuacão do trafego, adjudicando a outra empresa as obras executadas e materiaes.

Se houver adjudicação, o preço que fôr obtido pelas obras e materiaes será entregue pela nova empresa á companhia desaposada, que não terá direito a mais nenhuma indemnisação.

Se não tiver lugar a adjudicação, as obras executadas e os materiaes existentes ficarão pertencendo ao Estado, e a companhia neste caso não terá direito a indemnisação alguma.

Estas disposições não serão todavia applicaveis nos casos de força maior devidamente provados.

21°. A companhia remetterá ao governo no fim do mez de janeiro de cada anno um relatório circunstanciado de todas as occurrencias, movimentos de passageiros e mercadorias, receita e despesa e estado financeiro da empresa.

22°. As questões que suscitarem-se entre o governo e a companhia sobre seus direitos e obrigações, bem como no caso de resgate, serão resolvidas por dous arbitros, um nomeado pelo governo e o outro pela companhia.

Se estes não chegarem a um accôrdo, será a questão decidida em ultima instancia pela secção dos negocios do imperio do conselho de Estado.

23°. Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas desta concessão, para as quaes já não estiverem estabelecidas penas especificas, poderá o governo impôr multas de 500\$ a 5:000\$ conforme a gravidade do caso.

24°. A companhia poderá ter sua séde no paiz ou fóra delle, contanto que para decisão dos assumptos relativos á empresa tenha no Brazil um representante habilitado com os necessarios poderes para tratar e resolver directamente com o governo imperial as questões emergentes, ficando entendido que quantas apparecerem entre ella e o governo, ou entre ella e os particulares, serão tratadas e resolvidas no Brazil de conformidade com a respectiva legislação.

25°. Serão opportunamente submittidas á approvação do poder legislativo as condições da presente concessão, na parte que della dependam.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de janeiro de 1871. — *João Alfredo Corrêa de Oliveira.*

DECRETO N. 4674 — DE 10 DE JANEIRO DE 1871 (*)

Concede a Antonio Pereira Rebouças Filho e outros autorização para organisarem uma companhia para o fim de construir uma estrada de ferro na provincia do Paraná.

Attendendo ao que me requereram Antonio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antonio Monteiro Tourinho e Mauricio Schwarz, hei por bem conceder-lhe autorização para organisarem uma companhia, para o fim de construir uma estrada de ferro economica do porto de Antonina á cidade de Coritiba, na provincia do Paraná, mediante as clausulas que com este baixam assignadas pelo Dr. João Alfredo Corrêa de Oliveira, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio e interinamente dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de janeiro de 1871. 50^o da Independencia e do Imperio

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Alfredo Corrêa de Oliveira.

Clausulas a que se refere o decreto desta data

1^a. O governo imperial concede aos engenheiros Antonio Pereira Rebouças Filho, Francisco Antonio Monteiro Tourinho e Mauricio Schwarz autorização para organisarem, dentro ou fóra do imperio uma companhia para o fim de construir, usar e gozar de uma estrada de ferro economica do porto de Antonina á cidade de Coritiba, na provincia do Paraná.

Esta estrada de ferro partirá do porto de Antonina, de um ponto situado á beira mar, procurará pelo caminho mais curto e mais vantajoso servir a cidade de Nhundiaguara e a freguezia da Porto de Cima, e transpondo em seguida a serra do mar, irá terminar na cidade de Coritiba.

2^a. A companhia é concedido o privilegio exclusivo por 50 annos, contados da data deste decreto, para a construcção, uso e gozo dessa estrada de ferro, não se podendo durante esse tempo conceder outros caminhos de ferro de qualquer systema dentro da zona de 20 kilometros para cada lado, e na mesma direcção desta estrada, salvo se houver accôrdo com a respectiva companhia.

3^a. A incorporação da companhia deverá verificar-se dentro do prazo de dois annos, contados desta data, e não se considerará realisada sem que os seus estatutos sejam registrados no tribunal do commercio competente.

4^a. As obras de construcção da estrada comecarão dentro de 12 mezes depois de organisada a companhia, e deverão estar terminadas em toda a extensão da linha, de modo a poder ser esta franqueada ao trafego no prazo de cinco annos contados da mesma data da organização da companhia.

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 31 de Maio de 1871, no livro n. 1 de contractos "Obras Publicas", 1871-1873, pagina 13.

5ª. Se a companhia não estiver organizada, ou se as obras não forem começadas nos prazos acima marcados, considerar-se-ha caduca a presente concessão, salvo caso de força maior justificado perante o governo e por este julgado.

A prorrogação que, provado este caso, fôr concedida não poderá ser de mais de um anno, e expirado o novo prazo sem que tenha a companhia satisfeito ao seu compromisso, caducará a concessão sem mais formalidade.

6ª. Tres mezes pelo menos, antes de começar os trabalhos de construção da estrada, submeterá a companhia á approvação do governo o projecto da linha inteira, constando de:

1ª. Uma planta geral na escala de 1:10000.

2ª. Um perfil longitudinal na escala de 1:4000 para as distancias horizontaes e de 1:400 para as verticaes, com as altitudes referidas ao nível médio do mar, e comprehendendo a extensão e inclinação das subidas e descidas, os comprimentos dos alinhamentos rectos e curvos, e os raios de curvatura, e finalmente indicando as distancias kilometricas e os logares das estações.

3ª. Uma memoria explicativa e justificativa das principaes disposições do projecto, acompanhada de um orçamento geral das despesas de construção.

Se dentro de tres mezes, a contar do dia em que forem recebidos pelo governo, não forem os planos impugnados, poderá a companhia proceder á execução das obras, segundo os mesmos planos. A companhia attenderá ás alterações que o governo determinar sob pena de serem executadas á custa da mesma companhia.

Durante a execução dos trabalhos terá a companhia a faculdade de fazer no projecto approved as modificações que julgar uteis, contanto que não alterem profundamente as principaes disposições do mesmo projecto.

Neste caso deverá propor as modificações, e não poderá executá-las sem prévia autorisação do governo.

7ª. A estrada será construída em condições apropriadas ao transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie em carros rebocados por machinas locomotivas.

Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o cruzamento dos trens.

A largura da via medida entre as faces interiores dos trilhos será de um metro.

8ª. No porto de Antonina estabelecerá a companhia uma estação marítima e tanto nesta, como nas estações que terá de estabelecer-se em Coritiba, Nbandiaquara, Porto de Cima e outros logares intermedios, onde forem precisas, haverá todas as accommodações necessarias para o serviço de viajantes e mercadorias.

9ª. A companhia fica obrigada a manter um serviço diario e regular de trens de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermedios da linha, devendo para isso executar todas as obras e empregar todos os meios necessarios.

A velocidade dos trens será marcada pelo governo de accordo com a companhia.

10ª. A via ferrea não impedirá o livre transito pelos caminhos actuaes ou outros que se abrirem para commodidade publica, nem a

companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

11°. Será obrigação da companhia restabelecer e manter em qualquer tempo á sua custa o livre escoamento de todas as aguas cujo curso seja demorado ou retido pelas obras da estrada.

Nos cruzamentos com as vias navegaveis serão as obras de arte construídas de modo que não offereçam embargo algum á navegação.

12°. Todas as obras da estrada serão construídas com materiaes de boa qualidade e com a solidez desejavel.

13°. A companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro um telegrapho electrico, que deverá estar prompto para funcionar no dia da abertura da linha ferrea ao trafego. O governo terá o direito de utilizar-se dos postes da companhia para collocar um ou mais fios electricos, e poderá assentar os seusapparelhios, e estabelecer escriptorios telegraphicos nos edificios das estações da companhia, sem que por isso tenha esta direito de reclamar indemnisação alguma.

14°. Depois de concluídas as obras da estrada, a companhia será obrigada a conserval-as sempre em bom estado, de modo que não haja em tempo algum interrupção do trafego, nem o menor perigo para a circulação dos trens.

Se as obras não forem conservadas em bom estado, o governo poderá mandar fazer por conta da companhia os trabalhos necessarios para restabelecer a segurança da via ferrea.

15°. Se depois de começada a construcção da estrada ficarem as obras paradas por mais de seis mezes, ou se a companhia não concluir toda a linha no prazo marcado na condição 4°, ou se depois de aberta a linha ao trafego fór a circulação interrompida por mais de tres mezes, ou se a companhia por qualquer motivo fór declarada incapaz de continuar os seus trabalhos, considerar-se-ha caduca a concessão, salvo caso de força maior devidamente provado.

O governo providenciará sobre o acabamento das obras ou continuação do trafego, adjudicando a outra empreza as obras executadas e materiaes existentes. O prego obtido será entregue pela nova companhia á companhia desapossada, que não terá direito a mais nenhuma outra indemnisação.

Se não tiver lugar a adjudicação a companhia disporá dos materiaes e mais objectos, que lhe pertencerem, dentro do prazo que fór marcado pelo Governo, sem direito de reclamar cousa alguma.

16°. Poderá a companhia desapropriar, na fórma do decreto n. 1664 de 27 de outubro de 1855, os terrenos de dominio particular, que forem necessarios para o leito da estrada, suas estações e mais dependencias.

Para os mesmos fins concede-lhe o governo gratuitamente o usufructo, durante o tempo do privilegio, da zona que occupar dos terrenos devolutos e nacionaes, e dos comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

Poderá igualmente a companhia assentar a via ferrea ao lado das estradas e caminhos publicos existentes, com tanto que em tempo algum resulte dahi prejuizo ao livre transito commum.

17°. O governo concede á companhia para estabelecimento de colonos, até 20 leguas quadradas de terras devolutas escolhidas de accordo com o governo, seja na zona privilegiada, seja em outros lugares da provincia onde os houver.

A medição e demarcação dessas terras serão feitas a custa da companhia.

18°. O governo concederá também á companhia todos os terrenos que ella conquistar sobre o mar no porto de Antonina, não excedendo a frente de quinhentos metros a contar da ponte de pedra allí existente e para a direita desta. Em compensação obriga-se a companhia a concluir essa ponte e lançar um cães de alvenaria e um aterrado sobre toda a frente que lhe fôr concedida.

Estas obras estarão concluídas antes da abertura da linha ao trafego.

19°. O capital da empresa necessario para o cumprimento de todas as estipulações desta concessão fica limitado em (3.500.000%) tres mil e quinhentos contos, e não poderá ser augmentado, sem prévia autorisação do governo.

20°. Será concedido á companhia importar livres de direitos, durante o prazo do privilegio, todas as machinas, vagões-trilhos, caevão e mais materiaes que tiverem de ser empregados na construção, conservação e custeio da linha, ficando nesta parte sujeita aos regulamentos fiscaes.

Para poder gozar desse favor deverá a companhia, no principio de cada anno, apresentar ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas uma relação dos objectos que tiver de importar durante o anno.

21°. A companhia terá o direito de explorar dentro da zona de seu privilegio minas de quaesquer metaes preciosos e productos chimicos, que descobrir, devendo para este fim requerer ao governo afim de lhe serem demarcadas as datas e estipuladas as condições de seu gozo, na fórma das leis em vigor.

22°. Os preços de transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie, que a companhia poderá perceber, serão determinados em uma tarifa organísada de accordo com o governo, a qual poderá ser revista de tres em tres annos e reduzida quando a receita liquida da empresa exceder a 12 %.

23°. O governo fiscalisará como julgar conveniente a execução das obras, o serviço do trafego e o cumprimento de todas as obrigações desta concessão.

As despesas de fiscalisação correrão por conta da companhia.

24°. Serão observadas nesta estrada de ferro, no que lhe fôr applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor nas outras estradas de ferro existentes e de quaesquer outras que pelo governo forem decretadas, uma vez que não contrariem as condições deste contracto.

25°. Depois dos 10 primeiros annos de duração do privilegio deverá a companhia começar a formar o seu fundo de amortisação, empregando para esse fim, pelo menos, meio por cento do capital total, quando a renda liquida exceder de sete por cento.

26°. Em qualquer época, depois de decorridos os primeiros 15 annos de duração do privilegio, poderá o governo resgatar a presente concessão.

O preço do resgate será fixado por dous arbitros, um nomeado pelo governo, e o outro pela companhia, os quaes tomarão em consideração não só a importancia das obras no estado em que esti-

verem então, sem attenção ao seu custo primitivo, mas também a renda líquida da estrada nos cinco annos anteriores.

Em nenhum caso, porém, o preço do resgate que resultar do arbitramento será superior a uma somma, cuja renda annual de 6 % seja equivalente á renda líquida média dos cinco annos anteriores.

Se os dous arbitros não chegarem a um accordo, dará cada um o seu parecer, e será a questão resolvida pela secção dos negocios do imperio do conselho de Estado.

Do preço do resgate, conforme fôr arbitrado, será deduzido pelo governo o fundo de amortisação que então houver.

27ª. Terminado o prazo do privilegio e não verificando-se a hypothese do artigo precedente, continuará a companhia na posse e gozo da estrada e suas dependencias, pagando desde então ao governo o que por este fôr fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e arrendados occupados pela empresa.

28ª. As malas do correio e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao thesouro geral ou provincial, os presos e seus respectivos guardas serão conduzidos gratuitamente pela companhia com as necessarias garantias de segurança.

29ª. Se o governo tiver necessidade de mandar tropas e material de guerra pela estrada de ferro, a companhia porá immediatamente á sua disposição, pela metade dos preços da tarifa, todos os meios de transporte que possuir.

As outras cargas do governo não especificadas no artigo antecedente, os colonos com suas bagagens e os agentes policiaes em serviço serão também transportados pela metade dos preços da tarifa.

30ª. Será a companhia preferida em igualdade de condições a qualq̃uer outra empresa que se apresente para construir ramificações da linha concedida, ou que tenha por fim prolongal-a, ou construir uma estrada de rodagem até a navegação do rio Paraná ou de algum de seus affluentes, em toda a extensão da provincia do Paraná, ou com destino á fronteira do Paraguay ou á provincia de Matto Grosso.

31ª. Poderá a companhia ter sua séde no paiz ou fóra d'elle, contanto que tenha no Brazil um representante com plenos poderes de tratar e resolver directamente com o governo quaesquer questões emergentes, ficando entendido que, ou sejam com o governo ou com particulares serão todas tratadas e resolvidas no Brazil, sem recurso para tribunaes estrangeiros.

32ª. Em caso de desacordo entre o governo e a companhia sobre direitos e obrigações de ambas as partes na execução desta concessão, será a questão resolvida por dous arbitros, um nomeado pelo governo e outro pela companhia.

Se estes não chegarem a um accordo, será a decisão proferida pela Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

33ª. A companhia não poderá reclamar do thesouro nacional garantia de juros sobre o capital empregado em suas obras, nem prestação ou subvenção alguma, nem quaesquer favores além do que se acham expressos nas presentes condições.

34ª. Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas desta concessão, para as quaes já não estiverem estabelecidas penas es-

precisas, poderá o governo impôr multas de 1:000\$000 a 10:000\$000, conforme a gravidade do caso.

Se se tratar de falta de execução das obras previstas nestas clausulas, ou constantes dos planos approvados, ou da má execução de algumas obras, poderá o governo, além da imposição da multa, mandar fazer os trabalhos que julgar necessarios por conta da companhia.

35°. A companhia remetterá ao governo no fim do mez de janeiro de cada anno um relatório circumstanciado, relativo ao anno antecedente, de todas as occurrencias, movimento de passageiros e mercadorias, receita e despeza e estado da linha e condições financeiras da empresa.

36°. Dentro dos primeiros tres mezes depois de entregue a linha ao trafego deverá a companhia remetter ao governo os planos completos e uma memoria descriptiva da estrada conforme a execução.

37°. O governo submeterá a presente concessão á approvação do corpo legislativo na proxima sessão, quanto a parte que della depender.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de janeiro de 1871. — *João Alfredo Corrêa de Oliveira.*

AVISO N. 5 — DE 13 DE JANEIRO DE 1871

Nomeia uma Commissão para proceder ao exame final das contas de construção da Estrada de Ferro de Santos a Jundahy, affirm de ser fixado definitivamente o capital garantido.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 13 de janeiro de 1871.

O commissario do Governo Imperial Conselheiro Manoel da Cunha Galvão, tendo terminado em Londres o exame das contas de construção da Estrada de Ferro de S. Paulo, de que foi incumbido para se fixar definitivamente o capital da respectiva Companhia, que deve gosar da garantia de juros estabelecida nos contractos vigentes, transmítto o resultado de seus estudos e trabalhos.

Em assumpto de tanta ponderação em que o engano por menor que seja pelo longo trato do prazo estabelecido nos mesmos contractos pôde tomar proporções muito sensiveis para qualquer das partes contractantes, cumpre proceder com a maior circumspecção e prudencia, affim de prevenir-se tão grave inconveniente.

Neste proposito o Governo Imperial deliberou incumbir a uma Commissão do exame e estudos dessas contas, a qual expodio as instruções da inclusa copia.

E como na pessoa de V. Mee. reuinem as condições precisas para o bom desempenho desse serviço nesta data o nomeio para a referida Commissão da qual fazem parte o Escripturario Bacharel Firmo José de Mello e o 1º Escripturario do Thesouro Braz da Costa Rubim.

Espera o Governo Imperial que na execução do serviço de que é incumbido, V. Mee. continuará a dar provas de seu zelo e intelligencia.

Deus Guarde a V. Mee.

João Alfredo Corrêa de Oliveira.

Sr. A. M. de Oliveira Bulhões.

AVISO N. 3 — DE 21 DE JANEIRO DE 1871

Comunica ao Ministro brasileiro em Londres que o Governo está providenciado para que seja publicado no "Diario Official" o folheto do Sr. J. B. Fell, demonstrando as vantagens da bitola estreita nas Estradas de Ferro, afim de vulgarisar a idéa no paiz.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção
N. 3 — Rio de Janeiro, 21 de janeiro de 1871.

Accuso o recebimento do officio de V. S. datado de 7 do mez passado, sob n. 223, com o qual transmittio um pequeno folheto publicado pelo Sr. J. B. Fell, demonstrando a grande vantagem do seu systema da bitola estreita nas suas formas tanto para uso dos transportes geraes, como para fins estrategicos.

Em resposta declaro a V. S. que o Governo Imperial trata de vulgarisar a idéa no paiz, mandando publicar a traducção do folheto no "Diario Official", não havendo motivo para privilegio no Imperio, como pede o Sr. Cox em nome daquelle Engeaheiro.

Deus Guarde a V. S.

João Alfredo Corrêa de Oliveira.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 3 — DE 31 DE JANEIRO DE 1871

Manda informar sobre as causas que determinaram o augmento de despeza com as obras de reconstrucção da estação da Côte da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção
N. 3 — Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1871.

Tendo-se por Aviso n. 28 de 11 de maio de 1869 autorisado despendor com as obras da estação Central dessa Estrada a quantia de 96:000\$ em que foram orçadas por V. S. e declarando a gazetilha do "Jornal do Commercio" do dia 1º do corrente que as despezas importaram effectivamente na somma de 120:000\$000,

cumpre que V. S. informe as causas que motivaram esse excesso que dependia de autorisação.
Deus Guarde a V. S.

João Alfredo Correa de Oliveira.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO CIRCULAR N. 3 — DE 10 DE FEVEREIRO DE 1873

Declara que os proprietários de terrenos necessarios para a abertura e melhoramentos de estradas publicas são obrigados a ceder os ditos terrenos mediante indemnisação apenas das bemfeitorias existentes.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 10 de fevreiro de 1871.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Sendo presente a S. M. o Imperador a Consulta das Secções reunidas do Imperio e Justiça do Conselho de Estado de 15 de junho de 1870, e Conformando-se o Mesmo Augusto Senhor com o Parecer do Conselheiro de Estado Barão das Tres Barras, Houve por bem Declarar que aos sesmeiros e por analogia de razão aos posseiros, corre a obrigação de cederem os terrenos necessarios para a abertura e melhoramento de estradas publicas geraes, provinciaes ou municipaes com direito somente á indemnisação das bemfeitorias existentes nas mesmas terras, salvo se pelos titulos de sua propriedade estiverem isentos desta obrigação.

O que communico a V. Ex. para sua intelligencia e para os devidos effeitos, transmittindo-lhe copia da mencionada consulta.
Deus Guarde a V. Ex.

João Alfredo Correa de Oliveira.

Sr. Presidente da Provincia de

Consulta das Secções Reunidas dos Negocios do Imperio e Justiça do Conselho de Estado sobre a questão do direito que ha de serem obrigados os concessionarios de sesmarias a dar pelas suas terras transito aos vizinhos e communicação para uso publico.

Senhor. — Mandou Vossa Magestade Imperial por Aviso de 13 de junho proximo passado que as Secções reunidas do Imperio e Justiça do Conselho de Estado consultassem com seu parecer sobre a questão do direito que ha de serem obrigados os concessionarios de sesmarias a dar pelas suas terras transito aos vizinhos e communicações para uso publico, assumpto este que faz objecto da inclusa informaçào, dada pela Secretaria dos Negocios da Agricultura e do parecer do Conselheiro Procurador da Corõa.

A informaçào da Secretaria é a seguinte:
Quaes os terrenos de sesmarias existentes nas proximidades das linhas ferreas?

Quaes as obrigações dos sesmeiros no que toca a communicações pelos seus terrenos para uso ou servidão publica?

Qual a obrigação que tem de consentir que os vizinhos se comuniquem pelos seus terrenos, uma vez que estes vizinhos estejam estabelecidos permanentemente?

Taes são os quesitos a que V. Ex. mandou responder:

1°. Quanto á questão de facto, não tem a Secretaria os precisos dados para prestar a V. Ex. os exigidos esclarecimentos.

Não se sabe quaes os terrenos de sesmarias atravessados pelas vias ferreas e existentes em suas proximidades, e a 3ª Directoria a quem consultei a este respeito confessou-se balda de informações.

Como elemento para o futuro mappa cadastral do Imperio as plantas das vias ferreas e os relatorios dos Engenheiros exploradores podiam nos ter dado interessantes dados estatisticos, mas assim não aconteceu. Nestas explorações somente se teve em vista a escolha do melhor traço para a execução dos trabalhos technicos; outros interesses da administração não foram consultados, nem previstos.

Hoje, para que V. Ex. possa ser esclarecido a respeito do 1º quesito, é indispensavel exigir informações das Presidencias, e da Directoria da Estrada de Ferro de D. Pedro II; mas essas informações não serão tão completas e satisfactorias, como certamente seriam, se os Engenheiros, no levantamento das plantas, fossem notando á margem todas as informações que pudessem coadjuvar, e tudo quanto fossem observando em relação á natureza e propriedade dos terrenos, sua produção, etc., etc.

2°. Se tivesse de informar a V. Ex. a respeito dos onus a que estão hoje sujeitos os que compram terras devolutas, eu lembraria simplesmente em relação aos 2º e 3º quesitos o que dispõe o artigo 16, §§ 1º e 2º da lei n. 601 de 18 de setembro de 1850:

"As terras devolutas que se venderem ficarão sujeitas aos onus seguintes:

"Ceder os terrenos precisos para estradas publicas de uma povoação á outra, ou algum porto de embarque, salvo o direito de indemnisação das melhorias e do terreno occupado.

"Da servidão gratuita aos vizinhos quando lhes fôr indispensavel para sahirem a uma estrada publica, povoação ou porto de embarque, e com indemnisação quando lhes fôr proveitosa por encurtamento de um quarto e mais de caminho."

Mas V. Ex. refere-se aos terrenos de sesmarias e aos principios que regularam esta materia antes da Lei de 1850.

Comquanto não possa levar toda a luz ás questões propostas (porque de uma materia ainda hoje tão obscura e sujeita a tantas duvidas não sou o mais competente para informar) procurarei ao menos estabelecer as bases para a discussão dos pontos vertentes.

Sabe V. Ex. que por lei antiquissima incorporada na Ord. L. 4º, tit. 43, foram reguladas concessões de sesmarias, e firmados certos pontos de direito no interesse publico, e mesmo no interesse privado.

Das diversas disposições dessa lei se conhece que as concessões de sesmarias se não faziam com desproposito do publico e damno dos particulares; era preciso que ambos ficassem perfeitamente conciliados.

Podiam ser dadas terras de sesmarias — uma vez que são fizessem grande impedimento ao proveito geral dos moradores, nos pastos dos gados, criações e logramento de lenha e madeira para as suas casas...

... em todas as concessões deviam sempre respeitar os que as hou-
verem de dar, — que não fosse maior o damno que alguns por
causa dellas pudessem receber, — que o proveito da lavoura... e
quando não obstante fossem concedidas, — os moradores podiam
demandar — se entendessem que tinham direito para isso...

Na concessão de matas e terras maninhas para roças — se
devia attender igualmente ao bem geral e particular, vedando-se a
concessão quando della pudesse resultar damno ao logramento e
criação... (tendo-se sempre respeito ao dar das roças, que por
pouco proveito particular e de pouca dura, não se fica damno
geral aos moradores dos lugares, ou a algum delles em particular).
§§ 9º, 10, 12 e 14.

Estes principios, que foram os reguladores das concessões das
sesmarias, no reino, tiveram applicação no Brasil desde que os do-
natarios das capitánias, e posteriormente seus governadores e ca-
pitães generaes, se achavam revestidos do poder competente para
conceder sesmarias, sendo-lhes estas facultades concedidas nos re-
gimentos que traziam e em cartas regias, expedidas ou em termos
genericos, ou em casos especiais. Nestes documentos se faziam
referencias aos principios das ordenações, e se estabeleciam os li-
mites das sesmarias, e se regulavam a maneira, forma, clausulas e
condições com que deviam ser concedidas, mediante sempre con-
firmação régia ou posteriormente da mesa do desembargo.

Estas clausulas e condições variavam conforme as circumstan-
cias e conforme a experiência ia demonstrando serem necessarias.
E' grande o numero dos alvarás, cartas regias e provisões expe-
didas aos governadores a este respeito, e seria um estudo muito
util, se dos archivos publicos se mandasse desenterrar estes im-
portantes documentos (muitos dos quaes nunca foram impressos);
e com elles se formasse um codice systematico das leis e principios
reguladores em materia de sesmarias, porquanto, muitos abusos se
deram, muitas irregularidades se praticaram outrora em detri-
mento dos legitimos concessionarios, e não será para admirar que
ainda muitos litigios se levantem, quando seriamente se cuidar de
discriminar o dominio publico do particular, e do particular entre
concessionarios ou seus herdeiros.

Circumscrevendo-me nos limites das questões propostas, deixei
de parte considerações de outra ordem, para não alongar este
trabalho.

Nas antigas cartas de sesmarias, além da reserva que se fazia
das fontes, portos, pedreiras, minas e matas com madeiras de lei,
*se acutelava a obrigação de darem os sesmeiros caminhos publicos
e particulares por suas terras.*

Não pude encontrar as cartas régias que impuzeram esta obri-
gação, assim como muitas outras, das quaes conservo as datas, por-
que não existem impressas, nem mesmo a provisão de 13 de abril
de 1838.

Apenas posso citar a provisão de 19 de maio de 1729, a qual
determinou que nos districtos das sesmarias seriam obrigados os
sesmeiros a alargar a extensão de terreno preciso, quando nelles se
houvesse de erigir alguma villa, hem como o sitio para seu lo-
gradouro.

A 11 de março de 1859 determinou que nas cartas de dadas de
sesmarias se declarasse que, havendo na terra concedida estrada
publica atravessando rio caudaloso que necessilasse de barra para
sua passagem, devia ficar reservada em ambas as margens terri-

precisa para logradouro publico e commodidade dos passageiros e em uma das margens meia legua de terra em quadra.

Essas e outras clausulas foram sendo estabelecidas em diferentes datas, até que por alvará com força de lei de 3 de março de 1770 se deu mais largas providencias ácerca da concessão das sesmarias; mas nesse documento não encontro expressamente nada com referencia aos quesitos em questão; entretanto, uma memoria escripta pelo Governador D. Fernando José de Portugal sobre as sesmarias da Bahia, referindo-se a este alvará diz o seguinte:

“Antes do alvará de lei de 3 de março de 1770 para se darem as terras de sesmarias, mandaram os governadores reformar ao Provedor-mór da fazenda real, e ouvida a Camara do Continente das mesmas terras com resposta do procurador da Corôa, passavam-se as cartas de sesmarias pelas Secretarias do Governo; depois da sua publicação, manda o Governo e Capitão General, como se estabelece no § 7º, informar o chanceller como Ministro da junta da administração da Fazenda para que, procedendo ás diligencias praticadas pelo dito Provedor-mór, possa mandar passar as cartas que logo se registram na Secretaria do Governo, e com o auto de posse se registram tambem nos livros da fazenda; e oppondo-se algum terceiro com embargos á carta, se remettem para o juizo dos feitos da Corôa e Fazenda, para em relação se determinarem como fóer de justiça.

E' esta a formalidade com que se concedem as sesmarias, declarando-se nas cartas as clausulas e condições seguintes em conformidade das ordens acima apontadas, que o sesmeiro pagará anualmente á Fazenda Real o fóro arbitrado pela Camara; que aproveitará a terra, dentro do termo legal, não podendo passal-a antes disso a outro algum dominio, pena de se dar a terceiro, *que será obrigado a dar caminhos publicos e particulares, etc.*

Regulava-se, pois, a administração em materia de concessão de sesmarias pelas ordens que iam emanando da Corôa e dos tribunaes, não havendo, por consequente, regimento proprio.

Da falta de uniformidade de proceder a este respeito, na falta de legislação perfeita, não é para admirar que muitos abusos se dessem, que sérios conflictos apparecessem em todas as capitancias; e taes foram elles, que por vezes tiveram de ser cassados os poderes conferidos aos governadores para sua concessão, e afinal foi decretado o alvará de 5 de outubro de 1795 com o regimento geral das sesmarias, que por inexecuivel não teve execução e foi suspenso no anno seguinte por carta regia de 10 de dezembro, mandando-se que sobre elle informassem os Governadores.

Nesse alvará se determinou que ficavam em vigor as ordens anteriores (§ 1º) que não eram por elle expressamente revogadas, e além das clausulas já estabelecidas se impôz ao sesmeiro o onus de concertar as estradas nas testadas das suas terras, principio que pela primeira vez era lembrado.

A exigencia da demarcação das terras sob pena de commissão era muito onerosa, principalmente porque no Brasil não havia então nem pessoal habilitado, nem os meios de facil transporte; e como quanto tivesse o alvará de 25 de janeiro de 1809 providenciado a respeito regulando o modo das demarcações, é facto que nem aquella, nem esta lei tiveram efficaz execução e por assim dizer tornaram-se letra morta. O alvará das demarcações estabeleceu que dellas fossem excluidas as serventias publicas e as fontes.

Da não execução de um e outro alvará resultou que continuasse a reinar a mesma confusão e desordem em tão importante ramo do

publico serviço, que os conflictos se reproduzissem em maior escala, porque os sesmeiros foram sendo esbulhados pelos posseiros, os dominios publicos invadidos, e impossivel se tornava nesse estado de cousas a liquidação do direito de propriedade pelas autoridades e tribunaes.

É claro do que fica dito que na concessão das sesmarias nunca houve uma pratica uniforme em todo o Brasil, mas geralmente as concessões eram feitas com as clausulas recommendadas em varias cartas e provisões, em muitos titulos eram essas clausulas extensamente exaradas, em outros usava-se de uma forma generica com referencia ás ordens e leis em vigor, mas, em um e outro caso tinha lugar a recommendação a que se referem os 2º e 3º quesitos.

Comquanto pela resolução de consulta de 17 de julho de 1822, confirmada pelo Aviso de 6 de setembro de 1828 e resolução de 5 de fevereiro de 1827, se mandasse suspender as concessões de sesmarias até a convocação da Assembléa Geral Constituinte, muitas foram posteriormente concedidas pelo Governo, e de certa data em diante pelo Corpo Legislativo, ficando livre ao Governo o direito de regular as clausulas das concessões.

E assim permaneceram as cousas, até que a Lei de 18 de setembro de 1850 e os regulamentos de 30 de janeiro e 8 de maio de 1854, vieram estabelecer novo systema para a concessão e distribuição dos terrenos devolutos sem combado alterar as condições actuaes da propriedade territorial.

A Lei de 18 de setembro não estabeleceu doutrina nova no artigo 16, §§ 1º e 2º; é, pois, para mim sem contestação que os possuidores de terras de sesmarias, seja qual fór o modo por que dellas se achem empossados, tem por obrigação conceder transito publico, e não podem deixar de consentir que os vizinhos convenientemente estabelecidos tambem se communicquem por suas terras, quando indispensavel fór.

É este o meu parecer, entretanto V. Ex. resolverá como fór de direito, ouvindo préviamente o Conselheiro Procurador da Corôa.
— José M. Pereira de Alencastre.

O parecer do Conselheiro Procurador da Corôa é este:

"Ilm. e Exm. Sr. — Cumprindo o que determina V. Ex. no seu officio de 24 de dezembro ultimo, relativo á questão de direito que ha para as sesmarias serem obrigadas a dar transito aos seus vizinhos e communicação para uso publico, tenho a dizer o seguinte:

"A doutrina sustentada pelo Chefe da 2ª Secção da 2ª Directoria, e que mereceu o assentimento do Director, o Conselheiro Galvão, é verdadeira, fundada não só na natureza das cousas, como nos principios cardaes do direito, e até em legislação apropriada positiva:

"Como trançar os meios de communicação facil e prompta aos vizinhos?

"Para que estabelecer estradas geraes, se os que dellas precisam, virem-se privados de se aproveitar, ou se puderem fazer, somente com grandes voltas, com grande perda de tempo, e com despesas enormes?

"O que será das estradas de ferro cujo grande custo e conservação dispendiosissima, faz dizer a um escriptor francez, que são estradas de ouro?

"E, pois, evidente que as estradas vicinaes, os pequenos caminhos, são indispensaveis para se poderem desenvolver e manter as grandes estradas que são do interesse immediato de todo o paiz.

"Estamos no caso dos pequenos ramos de veias e arterias em relação á circulação do sangue:

"E segundo os principios mais são de direito ninguem pôde privar os outros dos meios de mais facilmente poder dar sahida aos productos do seu trabalho, e de communicação para as estradas geraes, rios, etc.

E se pudesse ser admittido o contrario, chegariam as cousas a ponto de ficar um individuo trancado, fechado.

"As sesmarias eram dadas sem um systema certo e seguido, mas sempre predominava a regra de não ficar o Estado privado do direito sobre minas, pedreiras, matas, etc., e do direito de estabelecer estradas, isto é, prevaleciam sempre os direitos reaes.

"A legislação citada pelo Chefe da 2.^a Secção, apoia de certo a doutrina que emittiu; mas quante a mim, a verdadeira decisão acha-se no § 40 do alvará de 1.^o de abril de 1860, citado e susentado na lei de 6 de junho de 1755.

"E o § 2.^o do art. 16, da Lei de 18 de setembro de 1850, não pôde ser mais frisante, havendo apenas a obrigação de indemnisação, quando se der encurtamento de certa extensão:

"Entendo, pois, que os donos das sesmarias são obrigado a dar ao Estado o terreno necessario para as estradas de interesse geral, em outro tempo estradas reaes; e são tambem obrigados a consentir que por suas terras se comuniquem os seus vizinhos, que tenham estabelecimentos permanentes, sob a condição do § 2.^o do art. 16 da já citada Lei de 1850.

"Se houvesse necessidade de novos argumentos, poder-se-hia tirar força do disposto no § 11 do alvará de 27 de novembro de 1804; e melhor ainda do Código da Prussia part. 1.^a, tit. 22, artigos 3.^o e 4.^o, que como V. Ex. sabe, é pela Lei de 1769 legislação subsidiaria.

"Se alguém tiver carta de sesmaria, que lhe dê todos e os mais plenos direitos, que isente de tudo, deve apresental-a.

"E assim mesmo deverá ser decidido, se com a nossa actual forma de Governo é admissivel uma tal excepção, um tal privilegio.

"Sua Magestade o Imperador mandará o que fôr servido."

As Secções reunidas do Imperio e Justiça do Conselho de Estado não podem concordar com a conclusão da informação da Secretaria de Estado, adoptada pelo Conselheiro Procurador da Corôa; isto é, os possuidores de terras de sesmarias, seja qual fôr o modo por que dellas se achem empossados, teem por obrigação conceder transito publico, e não podem deixar de consentir que os vizinhos convenientemente estabelecidos tambem se comuniquem por suas terras quando indispensavel fôr.

Esta conclusão está em contradicção com as premissas, que a Secretaria estabeleceu no seu largo trabalho, com effeito na investigação que ella fez da legislação das sesmarias não mostrou uma disposição de lei, que impuzesse absolutamente, *ipso facto*, a pre-supposta servidão, ainda que não constasse dos titulos conferidos, es quaes aliás, o como a Secretaria reconhece, não são uniformes senão varios.

As Secções entendem que o onus real, de que se trata, não pôde ser subentendido, mas só deve ter lugar quando os titulos de sesmarias o impuzerem expressamente.

Esta solução que as Secções propõem é consentanea com os princípios da ordem publica que, por bem da estabilidade da propriedade, foram estabelecidos pela Lei de 18 de setembro de 1850 e regulamento respectivo; esta solução é, outrossim, conforme com a disposição do art. 17 da lei de 29 de agosto de 1828, o qual diz:

“Os proprietários por cujos terrenos se houverem de abrir estradas ou mais obras serão attendidos em seus direitos, nos termos da Lei de 9 de setembro de 1826, e indemnizados não só das melhorias, mas até do sólo quando, á vista dos seus titulos, se mostre que devam ser isentos de o dar gratuitamente.”

A Lei provincial do Rio de Janeiro relativa á desapropriação, datada de 14 de abril de 1855, consagra o mesmo principio.

Assim que, são os titulos, que devem determinar a obrigação ou servidão; a propriedade se deve presumir livre ou plena, e, pois, depende de prova e desmembramento ou limitação della.

Vossa Magestade Imperial mandará o que fôr mais justo.

Com este parecer concordou o Conselheiro de Estado Marquez de Olinda, acrescentando que neste mesmo sentido está o parecer da Secção do Imperio, de 13 de novembro de 1845, approved pela Imperial Resolução de 10 de dezembro daquelle mesmo anno.

Com este voto concordou o Conselheiro de Estado Visconde de Sapucahy.

O Conselheiro de Estado Bernardo de Souza Franco exprimiu-se do seguinte modo:

“O meu parecer é que desde que a Lei de 29 de agosto de 1828 determinou no art. 17, que os proprietários por cujos terrenos se devem abrir as estradas ou mais obras, sejam attendidos em seus direitos nos termos da Lei de 9 de setembro de 1826, — a questão ficou decidida e a indemnisação decretada. Esta lei, promulgada para execução do § 22º do art. 179, da Constituição do Imperio, declarando que a unica excepção ao direito de propriedade é o da desapropriação, quando o bem publico o exigir, consagra a indemnisação prévia ao proprietario, a que a Lei n. 353 de 12 de julho de 1845 repetiu.

“A respeito das estradas de ferro ha ainda a Lei n. 816 de 10 de julho de 1855, na qual se determina que os predios e terrenos precisos para as estradas de ferro do Imperio possam ser desapropriados, e autorisa o Governo para marcar as regras para a indemnisação dos proprietários. Estas regras o Governo Imperial fixou pelo Decreto 1664 de 27 de outubro de 1855.

“Assim o principio da indemnisação aos sesmeiros de terras ficou consagrado, porque a concessão das sesmarias constituia o sesmeiro proprietario do terreno.

“Dir-se-ha que sob as condições fixadas e que pois os que as obtiveram com a clausula de dar passagem ao transitto publico são exceptuados do direito de indemnisação. As leis citadas porém não fizeram tal excepção: a regra por ellas fixada é geral; a desigualdade nesta especie de onus seria injusta, tanto mais que os gravados seriam em regra os que menos o merecem, os que não eram hafejados pelo patronato; e na pratica seria inexequivel a distincção entre proprietários de sesmarias sem clausula ou com clausula de passagem ao transitto publico.

“O Estado, provincias, municipalidades e empresas particulares viriam assim a ser sobrecarregadas com o pseudo onus do paga-

mento de terrenos para a construcção de estradas, caminhos, etc.?
A Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850 o previne até certo ponto.

"Por esta lei, que pôz de uma vez fim á concessão de sesmarias e á posse dos terrenos do Est. do pelos particulares, tendo em vista a separação das terras publicas das particulares, se fixou verdadeira intelligencia do que é propriedade plena nos terrenos em posse de particulares. Os que não estão nas condições da Lei e do Decreto n. 1318 de 30 de janeiro de 1854 (na parte em que não contrariou aquella Lei) não tem a propriedade plena dos terrenos que occupam, e nem, pois, o direito de pedir indemnisação do valor dos terrenos por onde passarem as estradas, caminhos, etc."

"Assim, os que, sendo sesmeiros, não tiverem obtido revalidação das suas sesmarias na forma do art. 4º da Lei citada n. 601, dentro do prazo do art. 8º e com a pena de commisso, prazo que o Decreto n. 1318 citado mandou fixar nos arts. 30, 56 e 57, com a pena do art. 58, não poderão ser considerados como proprietarios plenos senão da parte em que houverem effectiva cultura, art. 8º da Lei."

"E os que, sendo posseiros não tiverem legitimado suas possessões conformidade da disposição do art. 5º da Lei e seus paragraphos, ou os que tiverem se apossado das terras ou comprado a possuidores que as tenham occupado depois da publicação da Lei e Decreto citados, não são proprietarios plenos com direito a exigir a indemnisação de que se trata (art. 2º da Lei)."

"A Lei n. 601, querendo fazer separar as terras do dominio particular das do dominio publico, deve servir de norma para fixação do pleno direito de propriedade. E se de algumas terras, cujo dominio não fica legitimado, não se pôde considerar plena a propriedade do occupante, não está elle nos termos precisos da Constituição e das leis, para que o Estado ou as companhias, a quem elle concede passagem de estradas ou caminhos por essas terras, lhe sejam obrigados á indemnisação, salvo a occupação com a effectiva cultura (art. 8º da Lei)."

"Estas mesmas regras servem para a questão dos caminhos, cumprindo notar a respeito delles que ás camaras municipais compete, pelos arts. 41 e 66, § 6º, da Lei do 1º de Outubro de 1828, prover a que não sejam fechados os caminhos em uso, e que sejam abertos os que de novo forem precisos."

O Conselheiro de Estado Barão das Tres Barras, foi da seguinte opinião:

"Duas são as questões sujeitas ao exame das seções reunidas do Imperio e Justiça do Conselho de Estado.

"Uma entende com o direito de desapropriação para uso commum, e a outra com o direito de servidão para uso particular; ambas, porém, tem seu fundamento no interesse publico, e grande importancia na actualidade.

"A lavoura, principal fonte de nossa riqueza, para seu desenvolvimento pede, antes de tudo, como satisfação de sua mais urgente necessidade, transporte barato para seus productos, e facilidade de communicações, o que não se pôde alcançar sem boas estradas. As de que geralmente nos servimos estão longe destas condições, podendo-se dizer que, em relação a este melhoramento, tudo está por fazer. Poucas linhas de ferro e de rodagem possuímos, e ainda assim de acanhadas proporções, quando é de absoluta necessidade multiplicar-as e desenvolvê-las."

"Mas será inútil construir estradas, se não estiverem ao alcance dos lavradores. E, pois, além das estradas de uso publico, são indispensaveis os caminhos particulares.

"A respeito de cada uma das duas questões propostas é preciso examinar — qual a legislação patria em vigor, e se ella é sufficiente e accommodada ás necessidades actuaes.

"Para resolver a 1ª questão não era necessario o estudo das leis antigas (aliás recommendavel, mais incompleto, e em alguns pontos inexacto), a que procedeu a Secretaria.

"Della se occupou pertinentemente o illustrado parecer das secções reunidas, com cuja doutrina, em geral concordo; sinto, porém, divergir quanto á conclusão, que não me parece bem deduzida.

"A Lei de 29 de agosto de 1828, no art. 17, transcripto no parecer, e que peço licença para reproduzir, se exprime assim:

"Os proprietarios, por cujos terrenos se houverem de abrir estradas ou mais obras, serão attendidos em seus direitos, nos termos da Lei de 9 de setembro de 1826, e indemnizados não só das benefeitorias, mas até do solo, quando á vista dos seus titulos se mostre que devem ser isentos de os dar gratuitamente.

"A' vista de disposição tão expressa e terminante não é admissivel outra conclusão senão a que se deduz da mesma Lei, isto é, que os proprietarios por cujos terrenos se houverem de abrir estradas, serão obrigados a dal-os (gratuitamente, tendo somente direito á indemnisação (além das benefeitorias), quando á vista dos seus titulos se mostre que estão isentos desta obrigação. A obrigação é a regra, e a isenção a excepção.

"Não é só a Lei provincial do Rio de Janeiro, citada no parecer das secções reunidas, que consagra o principio estabelecido pela Lei de 29 de agosto de 1828.

"A resolução da assembléa geral, de 10 de julho de 1832, tomada sobre outra do Conselho Geral da Provincia de S. Paulo, dispõe ainda com mais amplidão.

"No art. 2º diz o seguinte:

"Nenhum proprietario tem direito de impedir a abertura e melhoramento de estradas por terras suas; nem de exigir indemnisação do terreno que ellas occuparem; salvo das benefeitorias que se destruirem, não sendo este damno, e nem o que soffrer o valor da propriedade, sufficientemente compensados com as vantagens que resultarem das estradas."

"A resolução da mesma Assembléa de 26 de julho de 1833, tomada sobre outra do Conselho Geral da Provincia de Santa Catharina, diz o seguinte:

"Todo o conteudo da resolução do Conselho Geral da Provincia de S. Paulo, sancionada pelo Decreto de 10 de julho de 1832, sobre a abertura de estradas, e melhoramento das existentes, faz parte da legislação peculiar da Provincia de Santa Catharina, e como tal será executada."

"Se o § 22 do art. 179 da Constituição citado pelo illustrado Conselheiro, Sr. Souza Franco, necessitasse de interpretação, não teria melhor interprete do que os actos legislativos de 1828, 1832 e 1833, que ficam transcriptos, promulgados depois da tambem citada Lei de 9 de setembro de 1826.

"Tendo, como realmente temos, e o parecer das Secções Reunidas o reconhece, lei expressa sobre a materia, por ella está resolvida a questão, sendo desnecessario e inutil mais defido exame.

mais largo desenvolvimento; todavia, peço licença para acrescentar succeintamente algumas ponderações que tem relação com o assumpto.

1.^a Pelo direito romano, L. 22 D. § 1.^o de *conditione indebiti*, o individuo que possuindo dous immoveis contiguos, vendia um sem reflectir que necessitava passar por elle para chegar ao outro, sua inadvertencia não lhe servia de embaraço para pedir passagem pelo immovel vendido, com tanto direito como se d'elle fizesse expressa reserva no contracto da venda (Solon, Tratado das Servidões, numero 328).

2.^a Entre nós a propriedade territorial foi constituida por concessões de sesmarias e posses. Pertencendo anteriormente ao Estado, passou do dominio deste para o dos particulares por doação expressa, ou presumida, na maior parte dos casos a titulo gratuito, não em attenção ás pessoas, mas por interesse publico, a bem do augmento da população, e desenvolvimento da agricultura.

Com maior razão se devem subentender nas concessões das sesmarias as reservas exigidas pelo bem commun.

Ainda assim a formula geralmente usada nas cartas de sesmarias continham clausulas expresas neste sentido.

Tenho presente uma destas cartas, datada de 17 de julho de 1762, confirmada a 7 de dezembro de 1765, concedendo uma legua de terra em quadra, na qual se lê o seguinte:

"E será obrigado (o concessionario) a fazer os caminhos de sua testada, com pontes e estivas onde necessário fôr, e descobrirem-se rio caudaloso que necessite de barca para se atravessar, ficará reservada de uma das margens d'elle, meia legua de terra em quadra para commodidade publica. Nesta data não poderá succeder em tempo algum pessoa ecclesiastica ou religião, e succedendo será com o encargo de pagar dizimos, e outro qualquer que Sua Magestade lhe impuzer de novo.

Como tambem sendo o dito Senhor servido mandar fundar no dito districto alguma villa, o poderá fazer, ficando livre e sem encargo algum para o sesmeiro.

Não se impõe ao sesmeiro somente a obrigação de ceder o terreno necessario para as estradas, mas tambem a de fazel-as á sua custa com pontes e estivas onde necessario fôr; a de pagar dizimos e outro qualquer encargo que de novo fôr imposto, etc.

2.^a Os terrenos occupados por estradas publicas deixam de pertencer a particulares; não ha, pois, aqui servidão, que é *jus in re aliena*, mas verdadeira desapropriação. Como quer que seja, o principio, de que ao Estado incumbe a prova do encargo que pesa sobre o sesmeiro, importa a sua isenção, porque os titulos estão nas mãos dos sesmeiros, e semelhante prova é impossivel ao Estado.

3.^a O parecer da Secção do Imperio de 13 de novembro de 1845, invocando por um dos illustres signatarios do parecer das Secções Reunidas, nada resolve: contém somente algumas ponderações, que applicadas á questão, servem antes para sustentar o principio consagrado na Lei de 29 de agosto de 1828.

4.^a Esta Lei não está revogada, nem pela de 12 de julho de 1845, nem pela de 18 de setembro de 1850. Se estivesse, convinha restabelece-la.

5.^a A pratica seguida é conforme ao principio estabelecido na citada Lei de 29 de agosto de 1828.

"Determinar agora outra coisa seria uma inovação onerosa ao Estado, e prejudicial á lavoura que lucra com a abertura e melhoramento das estradas.

"Quanto á 2ª questão, isto é, a obrigação do sesmeiro de dar passagem a seus vizinhos para as estradas publicas, é omissa o parecer das secções reunidas.

"Privado, assim, de tão valioso auxilio, exporei com acatamento minha opinião em assumpto não menos importante que o antecedente:

"Corrêa Telles (Doutrina das Acções, § 115) ensina que aquelle que não tem servidão para o seu predio, e pela não ter, está na collisão de o deixar inculto, pôde obrigar os vizinhos a vender-lh'a pelo lado por onde menos perda faça. Esta doutrina funda-se principalmente no Direito Romano, L. 12, D. *religiosis et sumptibus funerum*, mas por ampliação; visto com a citada lei romana tratava da obrigação dos vizinhos de darem uma passagem, mediante indemnisação áquelle que não tinha meios de chegar ao lugar consagrado á sepultura de seus antepassados.

"Coelho da Rocha (Instituições de Direito Civil Portuguez, paragrapho 591) diz que o vizinho deve pelo seu predio dar caminho, para a cultura de outros predios vizinhos, que se não podem servir por outra parte, salva a indemnisação do damno. Apoiá sua opinião no Código da Prussia, part. 2ª, tit. 22, arts. 3ª e 4ª.

Igual disposição acha-se no Código Civil Francez, art. 682, que se exprime deste modo:

"Le propriétaire dont les fonds sont enclavés et qui n'a aucune issue sur la voie publique, peut réclamer une passage sur les fonds de ses voisins pour l'exploitation de son héritage, à la charge d'une indemnité proportionnée au dommage qu'il peut occasionner.

No alvará de 27 de novembro de 1804, § 11, applicado ao Brasil pelo de 4 de março de 1819, está consagrado o mesmo principio sobre construcções de canaes, levadas e aqueductos necessários para a irrigação das terras vizinhas, ou para esgotar as inundadas. O autor da Consolidação das Leis Civis, na primeira edição da sua interessante obra, considerou abrangidas estas e outras leis sobre assumptos semelhantes, como appostas á Constituição, art. 179, § 22. E hoje diverso seu modo de pensar (Consolidação das Leis Civis, 2ª edição, notas aos arts. 66 e 894).

A Lei n. 601 de 18 de setembro de 1850 no § 2º do art. 16 declara que as terras devolutas que se venderem, ficarão sempre sujeitas ao onus de dar servidão gratuita aos vizinhos, quando lhes fór indispensavel para sabirem a uma estrada publica, povoação ou porto de embarque, e com indemnisação quando lhes fór proveitosa para encurtamento de um quarto ou mais de caminho. Mas esta disposição não comprehende os terrenos adquiridos anteriormente a titulo de sesmaria ou de posse.

"A nossa legislação é, pois, defectiva; não temos lei positiva que regule convenientemente esta especie, aliás de maxima importancia actualmente.

"A liberdade da cultura das terras e das empresas industriaes, de que depende a prosperidade da agricultura, do commercio e da riqueza publica exige providencias, que estão na alçada do Poder Legislativo.

"E' uma derogação ao grande principio do direito de propriedade (diz Dalloz tom. 40, pag. 217, tratando deste assumpto) que não permite obrigar alguém a vender, desmembrar ou limitar seus bens contra sua vontade.

"Mas ha aqui uma regra de utilidade geral que domina o direito privado. E' uma especie de desapropriação parcial por utilidade publica.

O bem publico, que é a lei suprema (Bourjon Dir. Communi de França L. 4^o, tit. 1^o, parte 2^a cap. 1^o n. 1) torna obrigatoria esta venda."

Em conclusão, o meu parecer é o seguinte:

Quanto á 1^a questão:

Os proprietarios por titulo de sesmarias, e com maior razão os posseiros, são obrigados a ceder os terrenos necessarios para abertura e melhoramento de estradas publicas (geraes, provinciaes ou municipaes), sem direito a indemnisação alguma, salvo das bemfeitorias, fóra do caso em que mostrem por seus titulos, que estão isentos desta obrigação.

Quanto á 2^a questão:

Convém que o Governo promova a adopção de medidas legislativas, que sujeitem as terras dadas em sesmarias e as adquiridas por posse ao onus do § 2^o do art. 16 da lei n. 601 de 18 de setembro de 1850, com as seguintes modificações:

1^a. Os proprietarios em todo caso terão direito á indemnisação das bemfeitorias.

2^a. Terão tambem o direito de indicar o lugar que menos damnos lhes cause, por onde devem ser abertos os caminhos particulares.

3^a. Poderão mudar taes caminhos, ainda depois de abertos, desde que com esta mudança não prejudiquem a commodidade do transitio.

4^a. A servidão será privativa dos visinhos, e no uso della, serão obrigados a não causar damno á lavoura dos proprietarios, que terão o direito de exigir as precauções indispensaveis.

Vossa Magestade Imperial resolverá como entender em sua sabedoria.

Sala das Conferencias das Sessões Reunidas do Imperio e Justica do Conselho de Estado, em 15 de junho de 1870. — *José Thomaz Nabuco de Araujo*. — *Visconde de Sapucahy*. — *Bernardo de Souza Franco*. — *Barão das Tres Barras*.

Como parece ao Conselheiro de Estado Barão das Tres Barras. — Paço em 4 de janeiro de 1871. — Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador — *João Alfredo Corrêa de Oliveira*.

DECRETO N. 4689 — DE 10 DE FEVEREIRO DE 1871 (*)

Autoriza a construcção de uma estrada de ferro entre as provincias de Santa Catharina e de S. Pedro do Rio Grande do Sul, depois de approvados os estudos definitivos.

Attendendo ao que me requereu o engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga, e de conformidade com a lei n. 1864 de 12 de outubro de 1870: Hei por bem Conceder-lhe autorisação para, por si, ou por meio de uma companhia que organizar, construir

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 3 de Março de 1871, no livro n. 1 de contractos "Obras Publicas", 1871-1873, pagina 8.

uma estrada de ferro entre o melhor ponto marítimo da Província de Santa Catharina e a cidade de Porto Alegre, capital da de São Pedro do Rio Grande do Sul, ficando esta concessão dependente da aprovação dos estudos definitivos, na fórmula das condições que com este baixam, assignadas pelo Dr. João Alfredo Corrêa de Oliveira, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de fevereiro de 1871. 50^a da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Alfredo Corrêa de Oliveira.

Clausulas a que se refere o decreto n. 4.689 desta data

1^a. O governo imperial concede á companhia, que organizar o engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga, privilegio exclusivo por 50 annos, a contar da data desta concessão, para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que, partindo do melhor ponto marítimo da provincia de Santa Catharina, vá ter á cidade de Porto Alegre, capital da de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

A estrada será denominada — Estrada de Ferro D. Pedro I —; e nos documentos concernentes aos seus estudos, construcção e trafego será permittido o uso do emblema, que com este baixa.

2^a. Durante o tempo do privilegio não poderá o governo conceder outros caminhos de ferro de qualquer systema dentro da zona de 30 kilometros para cada lado e na mesma direcção desta estrada, selvo se houver accordo prévio com esta companhia.

3^a. A restricção da clausula antecedente não obstará a que o governo conceda ou construa outras estradas de ferro, que sejam ramificações ou prolongamento desta linha, e como taes della se approximem e até cruzem. Todavia, em taes casos será, em igualdade de circumstancias, preferida a companhia da estrada, a que se refere esta concessão.

4^a. A companhia não poderá reclamar indemnisação alguma pelo facto do estabelecimento daquelles ramaes ou prolongamento, contanto que dahi não resultem obstaculos á circulação sobre esta linha, nem novas despesas para a companhia.

No caso em que a companhia da estrada, a que se refere esta concessão, não possa entender-se com as empresas dos ramaes ou prolongamentos sobre o modo de combinarem os seus respectivos serviços de transporte, afim de que não haja prejuizo para o publico, o governo fará o direito de estatuir, como julgar conveniente sobre as difficuldades que houver, ouvindo previamente as partes discordantes.

5^a. A incorporação deverá verificar-se dentro do prazo de quatro annos, contados desta data, e não se considerará realisada sen que sejam os estatutos registrados no tribunal do commercio competente.

6^a. Os trabalhos de exploração para a determinação do traço da estrada começarão dentro de um anno, e deverão ficar concluidos, de modo que dentro de quatro annos, contados tambem desta data.

seja submettido á approvação do governo o projecto definitivo da linha toda.

Para não demorar a construcção da estrada, poderá a companhia submeter primeiramente á approvação do governo os estudos preliminares que possam servir para fixar o ponto inicial da linha do norte e os principaes pontos intermedios, e apresentar depois por secções, não menores de 20 kilometros, o projecto definitivo, o qual deve comprehender:

1ª. Uma planta geral na escala de 1:10000.

2ª. Um perfil longitudinal na escala de 1:4000 para as distancias horizontaes, e 1:400 para as verticaes, com as altitudes referidas no nivel médio do mar, e contendo a extensão e inclinação das subidas e descidas, os comprimentos dos alinhamentos rectos e curvos, e os raios de curvatura, e finalmente indicando as distancias kilometricas e os logares das estações.

3ª. Projectos da estação maritima com as docas annexas em Santa Catharina e nas demais estações.

4ª. Memoria explicativa e justificativa das principaes disposições do projecto, acompanhada de um orçamento geral das despesas de construcção.

A faculdade concedida á companhia de apresentar por secções o projecto definitivo da linha não a isenta da obrigação de completar os estudos de toda a estrada dentro do prazo de quatro annos, contados desta data, ficando entendido que neste caso deve, quando findar aquelle prazo, estar em poder do governo o projecto definitivo da ultima secção.

7ª. A companhia attenderá ás alterações que o governo determinar sejam feitas no projecto, sob pena de serem executadas á custa da companhia. Durante a execução dos trabalhos terá a companhia a faculdade de fazer no projecto approved as modificações que julgar uteis, contanto que não alterem profundamente as principaes disposições do mesmo projecto. Neste caso deverá propôr as modificações, e não poderá executal-as sem prévia autorisação do governo.

8ª. Os trabalhos de construcção da estrada começarão dentro do prazo de 12 mezes, a contar da data da approvação dos primeiros planos definitivos apresentados ao governo, e deverão ficar concluidos em toda a extensão da linha, de modo a poder ser esta franqueada ao trafego no prazo de dez annos, contados tambem da approvação dos primeiros planos definitivos.

9ª. Se a companhia não estiver organizada, ou se os planos não forem submettidos á approvação do governo ou se as obras não forem começadas nos prazos marcados respectivamente nas clausulas 4ª, 5ª e 7ª, considerar-se-ha caduca a presente concessão.

10ª. Depois da approvação dos estudos preliminares, ou dos definitivos, no caso em que sómente estes sejam apresentados, o governo fixará por um decreto o capital da empresa necessario para o cumprimento de todas as estipulações desta concessão, e tornará esta effectiva, firmando então o ponto inicial da linha ferrea do norte.

11ª. A estrada será construida em condições apropriadas ao transporte commodo e seguro de passageiros e mercadorias de qualquer especie em carros rebocados por machinas locomotivas.

11. Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessários para o cruzamento dos trens. A bitola da via será estabelecida pela companhia, de accordo com o governo.

12. A companhia será obrigada a manter um serviço diario e regular de trens de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermedios da linha, devendo para isso executar todas as obras e empregar todos os meios necessários, sob pena de mandar o governo, á custa da companhia, executar as obras e prover aos meios exigidos para assegurar a regularidade e satisfazer as necessidades do trafego.

A velocidade dos trens será marcada pelo governo de accordo com a companhia, e poderá attingir a 60 kilometros por hora.

13. Nas extremidades da linha e nos pontos intermediarios onde forem precisos, haverá estações com as accommodações necessárias ao serviço de viajantes e mercadorias.

A estação inicial em Santa Catharina deverá ser uma estação marítima, ligada a docas de capacidade sufficiente para receberem os navios de maior lotação que demandarem o porto.

14. A via ferrea não impedirá o livre transito pelos caminhos actuaes, ou outros que se abrirem para a commodidade publica, nem a companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

15. Será obrigação da companhia restabelecer e manter em qualquer tempo, á sua custa, o livre escoamento de todas as aguas, cujo curso seja demorado ou retido pelas obras da estrada.

Nos cruzamentos com as vias navegaveis serão as obras de arte construidas de modo que não offerçam embarço algum á navegação.

16. Todas as obras da estrada serão construidas com materiais da boa qualidade e com a solidez desejada.

17. A companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro um telegrapho electrico, que deverá estar prompto para funcionar no dia da abertura da linha ferrea do trafego.

O governo terá o direito de utilizar-se dos postes da companhia para collocar um ou mais fios electricos, e poderá assentar os seusapparelhos e estabelecer escriptorio telegraphico nos edificios das estações da companhia, sem que por isso tenha este direito de reclamar indemnisação alguma.

18. Depois de concluidas as obras da estrada, a companhia será obrigada a conserval-as sempre em bom estado, de modo que não haja em tempo algum interrupção do trafego, nem o menor perigo para a circulação dos trens.

Se as obras não forem conservadas em bom estado, o governo poderá mandar fazer por conta da companhia os trabalhos necessários para restabelecer a segurança da linha ferrea.

19. Se depois de começada a construção da estrada, ficarem as obras paradas por mais de seis mezes, ou se a companhia não concluir toda a linha no prazo marcado na condição 8ª, ou se depois de aberta a linha ao trafego, fór a circulação interrompida por mais de tres mezes, ou se a companhia por qualquer motivo fór declarada incapaz de continuar os seus trabalhos, considerar-se-ha caduca a concessão, salvo caso de força maior devidamente provado.

O governo providenciará sobre o acabamento das obras, ou

continuação do trafego, adjudicando á outra empresa as obras executadas e os materiaes existentes.

O preço obtido será entregue pela nova companhia á companhia desapossada, que não terá direito a nenhuma outra indemnisação.

Se não tiver logar a adjudicação, a companhia disporá dos materiaes e mais objectos, que lhe pertencerem, dentro do prazo que fór marcado pelo governo, sem direito de reclamar coisa alguma.

20ª. Poderá a companhia desapropriar, na fórma do decreto n. 1664, de 27 de outubro de 1855, os terrenos de dominio particular, que forem necessários para o leito da estrada, suas estações e mais dependencias.

Para os mesmos fins, conceder-lhe-ha o governo gratuitamente o uso-fructo, durante o tempo do privilegio da zona que occupar, dos terrenos devolutos e nacionaes, e dos comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

21ª. Será concedido á companhia importar livre de direitos, durante o prazo marcado para a conclusão das obras, e nos 10 annos que se lhe seguirem, todas as machinas, vagões, trilhos, carvão e mais materiaes que tiverem de ser empregados na construção, conservação e custeio da linha, ficando nesta parte sujeita aos regulamentos fiscaes.

Para poder gozar desse favor deverá a companhia, no principio de cada anno, apresentar ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas uma relação dos objectos que tiver de importar durante o anno.

22ª. A companhia terá o direito, durante o tempo do seu privilegio, de explorar dentro da zona privilegiada, minas de quaesquer metaes, e de productos chimicos que descobrir, sem detrimento de direitos adquiridos por outros, devendo quando descobri-las requerer ao Governo afin de lhe serem demarcadas as datas e estipuladas as condições do seu gozo na forma da legislação vigente.

23ª. Os preços que a companhia poderá perceber pelo transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie, serão determinados em uma tarifa organizada pela companhia de accordo com o governo, podendo essa tarifa ser revista de tres em tres annos, e reduzida quando a receita liquida da empresa exceder de 12 %.

24ª. O governo fiscalizará como julgar conveniente a execução das obras, o serviço do trafego e o cumprimento de todas as clausulas desta concessão.

As despesas de fiscalisação correrão por conta da companhia. Quando a empresa não executar qualquer obra ou serviço nas condições exigidas, o governo as mandará fazer á custa da mesma empresa.

25ª. Serão observadas nesta estrada de ferro, no que lhe fór applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor nas outras estradas de ferro existentes e de quaesquer outros regulamentos que pelo governo forem decretados, uma vez que não contrariem as condições desta concessão.

26ª. Depois dos 15 primeiros annos de duração do privilegio, deverá a companhia começar a formar o seu fundo de amortisa-

ção, empregando para este fim, pelo menos, 1½ % do capital despendido, quando a renda líquida exceder a 7 %.

27°. Em qualquer época, depois de decorridos os primeiros 15 annos de duração do privilegio, poderá o governo resgatar a presente concessão, se o julgar conveniente.

O preço do resgate será fixado por dous arbitros, um nomeado pelo governo e o outro pela companhia, os quaes tomarão em consideração não só a importancia das obras no estado em que estiverem, sem attenderem ao seu custo primitivo, mas também á renda líquida da estrada nos cinco annos anteriores.

Em nenhum caso, porém, o preço do resgate que resultar do arbitramento será superior a uma somma cuja renda annual de 6 % seja equivalente á renda líquida média dos cinco annos anteriores.

Se os dous arbitros não chegarem a um accordo, dará cada um o seu parecer e será a questão resolvida pela secção dos negocios do imperio do conselho de Estado.

Do preço do resgate conforme fôr arbitrado, será deduzido pelo governo o fundo de amortisação que então houver.

28°. Terminado o prazo do privilegio e não verificando-se a hypothese da clausula precedente, continuará a companhia na posse e gozo da estrada e suas dependencias, pagando desde então ao governo o que fôr por este fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes occupados pela empresa.

29°. As malas dos correios e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro geral ou provincial, os presos e seus respectivos guardas, os agentes policiaes em serviço, serão conduzidos gratuitamente pela companhia com as necessarias garantias de segurança.

30°. Se o governo tiver necessidade de mandar tropas e material de guerra pela estrada de ferro, a companhia porá immediatamente á sua disposição, pela metade dos preços da tarifa, todos os meios de transporte que possuir.

As outras cargas do governo não especificadas na clausula antecedente e os colonos com suas bagagens serão também transportados pela metade dos preços da tarifa.

31°. O governo concede á companhia para estabelecimento de colonos, até 20 leguas quadradas de terras devolutas, escolhidas de accordo com o governo, seja na zona privilegiada, seja em outros logares de qualquer das duas provincias de Santa Catharina ou do Rio Grande do Sul, onde as houver.

A medição e demarcação dessas terras serão feitas á custa da companhia.

32°. Os direitos e obrigações que por esta concessão competem ao engenheiro Sebastião Antonio Rodrigues Braga passarão, em sua falta, aos seus herdeiros ou successores.

33°. Poderá a companhia ter sua sede no paiz ou fóra d'elle, contanto que tenha no Brazil um representante com plenos poderes para tratar e resolver directamente com o governo quaesquer questões emergentes; ficando entendido que, ou com o governo ou com particulares, serão todas tratadas e resolvidas no Brazil, de conformidade com a respectiva legislação e sem recurso para tribunaes estrangeiros.

34°. Em caso de desaccôrdo entre o governo e a companhia sobre direitos e obrigações de ambas as partes na execução desta concessão, será a questão resolvida por dous arbitros, um nomeado pelo governo e outro pela companhia.

Se estes não chegarem a um accôrdo, dará cada um o seu parecer em separado, e será a decisão proferida pela secção dos negocios do imperio do conselho de Estado.

35°. A companhia não poderá reclamar do thesouro nacional garantia de juros sobre o capital empregado em suas obras, nem prestação ou subvenção alguma, nem quaesquer favores além dos que se acham expressos nas presentes condições.

36°. Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas desta concessão, para a qual já não estiverem estabelecidas penas especificas, poderá o Governo impôr multa de um a dez contos de réis, conforme a gravidade do caso.

Se se tratar de falta de execução de obras previstas nestas clausulas ou constantes dos planos approvados ou da má execução de algumas obras, poderá o governo, além da imposição da multa, mandar fazer os trabalhos que julgar necessarios por conta da companhia.

37°. A companhia remetterá ao governo, no fim do mez de janeiro de cada anno um relatório circumstanciado, concernente ao anno anterior, de todas as occorrencias, movimento dos passageiros e mercadorias, receita e despeza e estado da linha, e condições financeiras da empresa.

38°. Dentro dos primeiros tres mezes depois de entregue a linha ao trafego deverá a companhia remetter ao governo os planos completos, e uma memoria descriptiva da estrada conforme a execução.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de fevereiro de 1871. —
João Alfredo Corrêa de Oliveira.

DECRETO N. 4693 — DE 14 DE FEVEREIRO DE 1871 (*)

Autoriza a construcção de uma estrada de ferro economica que partirá do ponto terminal da 4ª secção da de D. Pedro II, ou de outro mais conveniente, e terminará no ponto do municipio de Itajubá, provincia de Minas Geraes, em que o rio Sapucahy começa a ser navegavel.

Attendendo ao que me requereu o Dr. Evaristo Ferreira da Veiga. Hei por bem conceder-lhe autorisação para, por si, ou por meio de uma companhia, que organizar, construir uma estrada de ferro economica, que partirá do ponto terminal da 4ª secção da de D. Pedro II, ou de outro mais conveniente, e terminará no ponto do municipio de Itajubá, provincia de Minas Geraes, em que o rio Sapucahy começa a ser navegavel, na fórma das clausulas que com este haixam assignadas pelo Dr. João Alfredo Corrêa de Oliveira, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Ne-

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 9 de Dezembro de 1871, no livro n. 1 de contractos "Obras Publicas", 1871-1873, pagina 25.

gocio do Imperio e interino dos da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em 14 de fevereiro de 1871, 50° da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

João Alfredo Corrêa de Oliveira.

Clausulas a que se refere o decreto desta data

1ª. O governo imperial concede á companhia que o Dr. Evaristo Ferreira da Veiga organizar privilegio exclusivo por espaço de 50 annos, a contar da data desta concessão, para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro economica, que partirá do ponto terminal da 4ª secção da de D. Pedro II, ou de outro mais conveniente, que fôr escollido péla empresa de accôrdo com o governo, e terminará no ponto do municipio de Itajubá, provincia de Minas Geraes, em que o Rio Sapucahy começa a ser navegavel.

2ª. Durante o tempo do privilegio não poderá o governo conceder outros caminhos de ferro de qualquer systema dentro da zona de 30 kilometros para cada lado e na mesma direcção desta estrada, salvo se houver accôrdo com esta companhia.

3ª. A restricção da clausula antecedente não obstará a que o governo conceda ou construa outras estradas de ferro, que sejam ramificações ou prolongamento desta linha, e como tres della se approximem e até a cruzem; Todavia em laes casos será, em igualdade de circumstancias, preferida a companhia da estrada a que se refere esta concessão.

A companhia não poderá reclamar indemnisação alguma pelo facto do estabelecimento daquelles ramaes ou prolongamento, contanto que dahi não resultem obstaculos á circulação sobre a linha, nem novas despezas para a companhia.

No caso em que a companhia da estrada a que se refere esta concessão não possa entender-se com as empresas dos ramaes ou do prolongamento sobre o modo de combinarem os seus respectivos serviços de transporte, afim de que não haja prejuizo para o publico, o governo terá o direito de estatuir, como julgar conveniente, sobre as difficuldades que houver, ouvindo préviamente as partes discordantes.

4ª. A incorporação da companhia deverá verificar-se dentro do prazo de tres annos contados da data do decreto de concessão, e não se considerará realisada sem que sejam os seus estatutos registrados no tribunal do commercio competente.

5ª. Os trabalhos da exploração para a determinação do traço da estrada começarão dentro de um anno, e deverão ficar concluidos, de modo que dentro de tres annos, contados tambem desta data, seja submettido á approvação do governo o projecto definitivo da linha toda.

Para não demorar a construcção da estrada, poderá a companhia submeter primeiramente á approvação do governo os estudos preliminaes que possam servir para fixar os pontos extremos e os principaes pontos intermedios da linha, e apresentar depois por secções, não menores de 20 kilometros, o projecto definitivo, o qual deve comprehender:

1º. Uma planta geral na escala de 1:10000.

2º. Um perfil longitudinal na escala de 1:4000 para as distancias horizontaes, e 1:400 para as verticaes, com as altitudes referidas ao nivel medio do mar, e contendo a extensão e inclinação das subidas e descidas, os comprimentos dos alinhamentos rectos e curvos e os raios de curvatura, e finalmente indicando as distancias kilometricas e os lugares das estações.

3º. Uma memoria explicativa e justificativa das principaes disposições do projecto, acompanhada de um orçamento geral das despezas de construção.

A faculdade concedida á companhia de apresentar por secções o projecto definitivo da linha não a isenta da obrigação de completar os estudos de toda a estrada dentro do prazo de tres annos contados desta data, ficando entendido que, neste caso, deve, quando findar aquelle prazo, estar em poder do governo o projecto definitivo da ultima secção.

4º. A companhia attenderá ás alterações que o governo determinar que sejam feitas no projecto, sob pena de serem executadas á custa da companhia.

Durante a execução dos trabalhos terá a companhia a faculdade de fazer no projecto approvedo as modificações que julgar uteis, comtanto que não alterem profundamente as principaes disposições do mesmo projecto.

Neste caso, deverá propor as modificações e não poderá executá-las sem prévia autorisação do governo.

7º. Os trabalhos de construção da estrada começarão dentro do prazo de 12 mezes a contar da data da approvação dos primeiros planos definitivos apresentados ao governo, e deverão ficar concluidos em toda a extensão da linha, de modo a poder ser esta franqueada ao trafego no prazo de cinco annos contados tambem da approvação dos primeiros planos definitivos.

8º. Se a companhia não estiver organizada, ou se os planos não forem submettidos á approvação do governo, ou se as obras não forem começadas nos prazos marcados respectivamente nas clausulas 4ª, 5ª e 7ª, considerar-se-ha caduca a presente concessão, salvo caso de força maior justificado perante o governo e por este julgado.

A prorrogação que, provado este caso, fór concedida não poderá ser demais de um anno, e expirado o novo prazo sem que tenha a companhia satisfeito ao seu compromisso, caducará a concessão sem mais formalidade.

9º. Depois da approvação dos estudos preliminares ou dos definitivos, no caso em que sómente estes sejam apresentados, o governo fixará por um decreto o capital da empresa necessario para o cumprimento de todas as estipulações desta concessão e tornará esta effectiva firmando então os pontos inicial e terminal da linha ferrea.

10º. A estrada será construida em condições apropriadas ao transporte commodo e seguro de passageiros e mercadorias de qualquer especie em carros rebocados por machinas locomotivas ou por animaes, devendo a companhia, antes de começar a construção das obras, declarar a qual desses dous motores terá dado preferencia.

Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessários para o cruzamento dos trens.

A bitola da via será estabelecida pela companhia de accordo com o governo.

11°. A companhia será obrigada a manter um serviço diario e regular de trens de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermedios da linha, devendo para isso executar todas as obras e empregar todos os meios necessários, sob pena de mandar o governo, á custa da companhia, executar as obras e prover aos meios exigidos para assegurar a regularidade e necessidade do trafego.

A velocidade dos trens será marcada pelo governo de accordo com a companhia.

12°. Nas extremidades da linha e nos pontos intermedios, onde forem precisas, haverá estações com todas as accommodações necessarias para o serviço de viajantes e mercadorias.

13°. A via ferrea não impedirá o livre transito pelos caminhos actuaes ou outros que se abrirem para commodidade publica, nem a companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

14°. Será obrigação da companhia estabelecer e manter, em qualquer tempo, á sua custa, o livre escoamento de todas as aguas, cujo curso seja demorado ou retido pelas obras da estrada.

Nos cruzamentos com as vias navegaveis, serão as obras de arte construidas de modo que não offerçam embargo algum á navegação.

15°. Todas as obras da estrada serão construidas com materias de boa qualidade e com a solidez desejavel.

16°. A companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro um telegrapho electrico, que deverá estar prompto para funcionar no dia da abertura da linha ao trafego.

O governo terá o direito de utilizar-se dos postes da companhia para collocar um ou mais fios electricos, e poderá assentar os seusapparelhos, e estabelecer escriptorios telegraphicos nos edificios das estações da companhia, sem que por isso tenha ella direito de reclamar indemnisação alguma.

17°. Depois de concluidas as obras da estrada, a companhia será obrigada a conserval-as sempre em bom estado, de modo que não haja, em tempo algum, interrupção do trafego, nem o menor perigo para a circulação dos trens.

Se as obras não forem conservadas em bom estado, o governo poderá mandar fazer por conta da companhia os trabalhos necessarios para restabelecer a segurança da via ferrea.

18°. Se depois de começada a construcção da estrada ficarem as obras paradas por mais de seis mezes, ou se a companhia não concluir toda a linha no prazo marcado na condição 7°, ou se depois de aberta a linha ao trafego fôr a circulação interrompida por mais de tres mezes, ou se a companhia por qualquer motivo fôr declarada incapaz de continuar os seus trabalhos, considerar-se-ha caduca a concessão, salvo caso de força maior devidamente provado.

O governo providenciará sobre o acabamento das obras ou continuação do trafego, adjudicando a outra empresa as obras executadas e materiaes existentes.

O preço obtido será entregue pela nova companhia á companhia desapossada, que não terá direito a mais nenhuma indemnisação.

Se não tiver logar a adjudicação, a companhia disporá dos materiaes e mais objectos que lhe pertencerem, dentro do prazo que fôr marcado pelo governo, sem direito de reclamar cousa alguma.

19°. Poderá a companhia desapropriar, na fôrma do decreto n. 1064 de 27 de outubro de 1855, os terrenos de dominio particular, que forem necessarios para o leito da estrada, suas estações e mais dependencias.

Para os mesmos fins conceder-lhe-ha o governo gratuitamente o usufructo, durante o tempo do privilegio, da zona que occupar dos terrenos devolutos e nacionaes, e dos comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito.

20°. Será concedida á companhia importar livres de direitos, durante o prazo marcado para a conclusão das obras e nos 10 annos que se lhe seguirem, todas as machinas, vagões, trilhos, carvão e mais materiaes que tiverem de ser empregados na construção, conservação e custeio da linha, ficando nesta parte sujeita aos regulamentos fiscaes.

Para poder gozar desse favor, deverá a companhia, no principio de cada anno, apresentar ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas uma relação dos objectos que tiver de importar durante o anno.

21°. A companhia terá o direito, durante o tempo do seu privilegio, de explorar dentro da zona privilegiada minas de quaesquer metaes e de productos chimicos, que descobrir, sem detrimento de direitos adquiridos por outros; devendo, quando descobri-las, requerer ao governo afim de lhe serem demarcadas as datas e estipuladas as condições de seu gozo, na fôrma da legislação vigente.

22°. Os preços, que a companhia poderá perceber pelo transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie, serão determinados em uma tarifa organizada pela companhia de accordo com o governo, podendo essa tarifa ser revista de tres em tres annos e reduzida quando a receita liquida da empresa exceder a 12 por cento.

23°. O governo fiscalisará, como julgar conveniente, a execução das obras, o serviço do trafego e o cumprimento de todas as clausulas desta concessão.

As despesas de fiscalisação correrão por conta da companhia.

Quando a empresa não executar qualquer obra o serviço nas condições exigidas, o governo as mandará fazer á custa da mesma empresa.

24°. Serão observadas nesta estrada de ferro, no que lhe fôr applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor nas outras estradas de ferro existentes, e de quaesquer outros regulamentos, que pelo governo forem decretados, uma vez que não contrariem as condições dessa concessão.

25°. Depois dos quinze primeiros annos de duração do privilegio, deverá a companhia começar a formar o seu fundo de amortisação, empregando para esse fim, pelo menos 1/2 % do capital despendido, quando a renda liquida exceder de 7 %.

26°. Em qualquer época, depois de decorridos os primeiros 15 annos de duração do privilegio, poderá o governo resgatar a presente concessão, se o julgar conveniente.

O preço do resgate será fixado por dous arbitros, um nomeado pelo governo e o outro pela companhia, os quaes tomarão em consideração não só a importancia das obras no estado em que então estiverem, sem attenderem ao seu custo primitivo, mas tambem a renda liquida da estrada nos cinco annos anteriores.

Em nenhum caso, porém, o preço do resgate, que resultar do arbitramento, será superior a uma somma, cuja renda annual de 6 % seja equivalente á renda liquida média dos cinco annos anteriores.

Se os dous arbitros não chegarem a um accordo, dará cada um o seu parecer, e será a questão resolvida pela secção dos negocios do imperio do conselho de Estado.

Do preço do resgate, conforme fôr arbitrado, será deduzido pelo governo o fundo de amortisação que então houver.

27°. Terminado o prazo do privilegio e não verificando-se a hypothese da clausula precedente, continuará a companhia na posse e gozo da estrada e suas dependencias, pagando desde então ao governo o que por este fôr fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes occupados pela empresa.

28°. As malas do correio e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao thesouro geral ou provincial, os presos e seus respectivos guardas, e os agentes policiaes em serviço serão conduzidos gratuitamente pela companhia com as necessarias garantias de segurança.

29°. Se o governo tiver necessidade de mandar tropas e material de guerra pela estrada de ferro, a companhia porá immediatamente á sua disposição, pela metade dos preços da tarifa, todos os meios de transporte que possuir.

As outras cargas do governo não especificadas no artigo antecedente, e os colonos com suas bagagens serão transportados pela metade dos preços da tarifa.

30°. O governo concederá á companhia transporte gratis pela estrada de ferro de D. Pedro II de todo o material fixo e rodante destinado á estrada de que a mesma companhia é concessionaria.

31°. Logo que a estrada estiver concluida até o rio Sapucahy na provincia de Minas Geraes, o governo concederá á companhia privilegio para a navegação a vapor do mesmo rio, mediante as clausulas que serão estabellecidas então.

Fica entendido que se se apresentarem outros pretendentes á concessão da navegação, a companhia só terá direito á preferencia offerecendo condições iguaes ou mais vantajosas.

32°. Poderá a companhia ter sua séde no paiz ou fóra d'elle, comtanto que tenha no Brazil um representante com plenos poderes para tratar e resolver directamente com o governo quaesquer questões emergentes, ficando entendido que, ou sejam com o governo ou com particulares, serão todas tratadas e resolvidas no Brazil, de

conformidade com a respectiva legislação, e sem recurso para a tribunaes estrangeiros.

33ª. Em caso de desaccôrdo entre o governo e a companhia sobre direitos e obrigações de ambas as partes na execução desta concessão, será a questão resolvida por dous arbitros, um nomeado pelo governo e o outro pela companhia.

Se estes não chegarem a um accôrdo, dará cada um o seu parecer separado, e será a decisão preferida pela secção dos negocios do imperio do conselho de Estado.

34ª. A companhia não poderá reclamar do thesouro nacional garantia de juros sobre o capital empregado em suas obras, nem prestação ou subvenção alguma, nem quaesquer favores além dos que se acham expressos nas presentes condições.

35ª. Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas desta concessão, para as quaes já não estiverem estabelecidas penas especiaes, poderá o governo impor multas de 1:000\$ a 10:000\$, conforme a gravidade do caso.

Se se tratar de falta de execução de obras previstas nestas clausulas, ou constantes dos planos approvados, ou da má execução de algumas obras, poderá o governo, além da imposição da multa, mandar fazer os trabalhos que julgar necessarios, por conta da companhia.

36ª. A companhia remetterá ao governo no fim do mez de janeiro de cada anno, um relatorio circumstanciado, relativo ao anno antecedente, de todas as occurrencias, movimento de passageiros e mercadorias, receita e despeza e estado da linha, e condições financeiras da empresa.

37ª. Dentro dos primeiros tres mezes depois de entregue a linha ao tráfego, deverá a companhia remetter ao governo os planos completos e uma memoria descriptiva da estrada (conforme a execução.

38ª. O governo submeterá a presente concessão á approvação do corpo legislativo, na proxima sessão, quanto á parte que delle depender.

Palacio do Rio de Janeiro, em 14 de fevereiro de 1871. —
João Alfredo Corrêa de Oliveira.

AVISO N. 18 — DE 11 DE MARÇO DE 1871

Nomeia uma Commissão para proceder ao exame final das contas da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, afim de ser fixado definitivamente o capital garantido.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 18 — Rio de Janeiro, 11 de março de 1871.

Tendo o commissario do Governo Imperial em Londres, o Conselheiro Manoel da C. Galvão terminado o exame das contas de construcção da Estrada de Ferro de S. Paulo e Bahia, de que foi incumbido para se fixar definitivamente o capital das respectivas Companhias que devem gozar da garantia de juros, estabelecidas

nos contractos vigentes, deliberou o Governo Imperial incumbir a uma Commissão o exame final e estudos dessas contas.

E como na pessoa de Vmce. reúnem-se as condições precisas para o bom desempenho desse serviço, nesta data o nomeio para a referida Commissão, da qual fazem parte o Engenheiro Firmo José de Mello, e o 1º Escripturario do Thesouro Braz da Costa Rubim.

Espera o Governo Imperial que na execução do serviço de que é incumbido, Vmce. continuará a dar provas do seu zelo e intelligencia.

Deus Guarde a Vmce.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Dr. Honorio Bicalho.

AVISO N. 7 — DE 16 DE MARÇO DE 1871

Transmitte ao Presidente da Provincia de S. Paulo copias das cartas da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy, em que desiste formalmente do privilegio do ramal da Companhia Ituana e do prolongamento da Estrada de Campinas a S. João do Rio Claro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 7 — Rio de Janeiro, 16 de março de 1871.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Passo ás mãos de V. Ex., para seu conhecimento, as inclusas copias das cartas dirigidas pelo nosso Ministro em Londres á Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiáhy a desistencia formal, não só quanto ao ramal da Companhia Ituana do privilegio que lhe outorga os arts. 3º e 43 do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856 como do prolongamento da Estrada de Campinas a S. João do Rio Claro.

Logo que a mesma desistencia fór enviada será transmittida a esta Provincia

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 3 — DE 22 DE MARÇO DE 1871

Declara que não podem ser levadas á conta de custelo as despezas com a construção de casas para Engenheiros principaes da Companhia da Estrada de Ferro da Bahía de S. Francisco, nem tampouco a dos honorarios medicos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 22 de março de 1871.

Ilmo. e Exmo. Sr. Foram presentes ao Governo Imperial com os officios de V. Ex. datados de 13 de janeiro e 1º de fevereiro ultimo, o do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, expli-

cando diversos pontos do seu relatório do mez de outubro, segundo recommendara o Aviso de 9 daquelle mez, e bem assim o relatório do mesmo Engenheiro concernente ás obras e ao trafego da referida Estrada durante o mez de novembro proximo findo.

De tudo inteirado declaro a V. Ex., quanto á despeza com a construcção de uma casa nova em Periperi para morada do Engenheiro principal que não póde correr ella por conta do custeio, não só por ser uma obra nova feita sem autorisação, como por não ser necessario nem de costume fornecerem as Companhias de Estrada de Ferro habitações a seus Engenheiros principaes.

Outrosim, declaro a V. Ex. que a começar o 2º semestre deste anno, não se inclua nas contas de custeio o honorario do medico.

E' uma medida já suggerida á Directoria em Londres, mas que não tem sido levada a effeito, convem por isto acabar com esta despeza nas contas de custeio.

Para Londres dei conhecimento desta minha deliberação e a V. Ex. devolvo as contas e pareceres da Commisão concernentes aos mezes supra citados para que sejam novamente reconsiderados e feitas as glozas acima recommendadas.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia da Bahía.

AVISO N. 9 — DE 22 DE MARÇO DE 1871

Fica inteirado da desistencia que fez a Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo de construir o ramal actualmente a cargo da Companhia Ituana.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 9 — Rio de Janeiro, 22 de março de 1871.

Accuso o recebimento do officio de V. S. datado de 17 de fevereiro ultimo, e sciente do que communica ácerca da desistencia por parte da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo á construcção do ramal actualmente a cargo da Companhia Ituana, approvo o seu procedimento.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 10 — DE 22 DE MARÇO DE 1871

Regula o processo de restitução dos direitos pagos a mais pelas Companhias de Estradas de Ferro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 22 de março de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Tendo o Sr. Ministro da Fazenda communicado por Aviso de 14 do corrente haver expedido ordem á

Thesouraria de Fazenda da Provincia de S. Paulo, para que faça restituir á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, o que de mais houver pago pelos direitos dos objectos que importara para seu uso, vistas as isenções que lhe foram garantidas pelo Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, assim lhe communico para seu conhecimento e governo, e em resposta ao seu officio de 22 de dezembro proximo findo.

Outrosim, declaro a V. Ex. que, quando se derem laes reclamações devem ellas ser intentadas perante as Repartições fiscaes, onde se pagam os direitos recorrendo as partes para as Thesourarias de Fazenda e destas para o Thesouro, quando não se conformarem com as decisões dadas por essas Estações.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 11 — DE 22 DE MARÇO DE 1871

Transmitte ao Presidente da Provincia de S. Paulo a desistencia que faz a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby do privilegio quanto ao ramal da Companhia Ituana.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 11 — Rio de Janeiro, 22 de março de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Em additamento ao meu Aviso de 16 do corrente transmittio a V. Ex. a carta, constante da copia inclusa, em que a Directoria da Estrada de Ferro de S. Paulo desiste do privilegio concedido pelos arts. 3º e 43 do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856 quanto ao ramal da Companhia Ituana.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 12 — DE 22 DE MARÇO DE 1871

Remette ao Presidente da Provincia de S. Paulo diversos panes sobre o prolongamento da Estrada de Campinas a S. João do Rio Claro, affm de consultal-o com seu parecer.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 22 de março de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Em additamento ao meu Aviso de 16 do corrente transmittio por copia a V. Ex. a carta da Directoria

da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo sobre o projectado prolongamento da mesma Estrada de Campinas á cidade de São João do Rio Claro, e bem assim o officio da Legação brasileira em Londres e parecer do Conselheiro Manoel da Cunha Galvão acerca deste assumpto, afim de que informado de tudo quanto occorrer a este respeito, deliberar sobre a conveniencia de entender-se nessa cidade com o Superintendente da referida Estrada, conforme opina a Legação em seu citado officio de 14 do mez passado.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO CIRCULAR N. 5 — DE 24 DE MARÇO DE 1871

Declara quaes as informações que devem ser prestadas para figurar no relatório a ser presente á Assembléa Geral.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 24 de março de 1871 .

Illmo. Exmo. Sr. — Sendo da maior conveniencia incluir nos Relatórios que tenho de apresentar á Assembléa Geral os mais circumstanciados esclarecimentos acerca de linhas ferreas do Imperio já construidas, em construcção, em estudo ou apenas concedidas, recommendo muito especialmente a V. Ex. que com a maior urgencia informe a este respeito com o que lhe occorrer e principalmente sobre os seguintes pontos:

1º. Quaes e quantas as linhas ferreas construidas nessa Provincia, quaes as que estiverem construindo, em estudos ou apenas concedidas e quaes os seus concessionarios.

2º. Qual a natureza, fim, (se para o transporte de passageiros ou se cargas somente ou para ambas) extensão, motor, custo, trafego, renda bruta e líquida de cada uma das que estiverem já funcionando, e quaes as povoações por onde passam.

3º. Sobre as que estiverem em construcção, ou em estudos, qual a extensão das obras ou estudos feitos, preço por que tem ficado cada kilometro, orçamento do que resta por fazer além das informações constantes do 2º ponto que lhe forem applicaveis.

4º. As mesmas informações serão prestadas, no que for-lhes applicaveis sobre as Estradas ou caminhos de ferro concedidos.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de

AVISO N. 10 — DE 24 DE MARÇO DE 1871

Recommenda ao Ministro brasileiro em Londres providencias a fim de que o arbitro desempatador nas questões suscitadas entre as Companhias inglezas seja designado sempre pela sorte e o seu laudo, na forma dos contractos vigentes, dado no Brasil.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 24 de março de 1871.

Sendo da maior conveniencia que nas questões suscitadas entre as Companhias inglezas, concessionarias de Estradas de Ferro brasileiras e o Governo Imperial, submettidas ao Juizo Arbitral, sejam decididas no Brasil, recommendo muito especialmente a V. S. que pelos meios a seu alcance dirija o negocio de maneira que o arbitro desempatador seja designado sempre pela sorte, afim de que o seu laudo na forma dos contractos vigentes, seja dado no Brasil.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 11 — DE 24 DE MARÇO DE 1871

Explica o pensamento do Governo e mantem todos os actos anteriores sobre o arbitramento instaurado relativamente á questão dos descontos feitos nas contas da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy do anno de 1868.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 11 — Rio de Janeiro, 24 de março de 1871.

Em seu officio de 17 de dezembro ultimo, sob n. 38, V. S. expôz os motivos que o determinaram a sobrestar no processo de arbitramento que comecara a ser instaurado sobre a legalidade dos descontos na importancia de £ 3792-16-3, feitos por seu antecessor, nas contas dos 1º e 2º semestres do anno de 1868, da Estrada de Ferro de S. Paulo.

Inferio V. S. de alguns actos do Ministerio a meu cargo, e das Instrucções que lhe foram expedidas, quando nomeado para sua actual Commissão, ser o pensamento do Governo evitar o juizo arbitral em todas as questões com as Companhias inglezas, concessionarias de Estradas de Ferro no Brasil.

Certamente muito convém collocar e conservar em bom pé de reciprocidade cordialidade e deferencia as relações entre o Governo e as mesmas Companhias; mas não é justo que este desideratum seja alcançado á custa somente dos interesses do Thesouro Nacional, e neste sentido devem ser interpretados os mesmos actos e Instrucções.

Em referencia a este assumpto foi-lhe nellas recommendado que tratasse, pelos meios ao seu alcance, de estabelecer a desejada harmonia, mas sob condição de basear-se na fé dos contractos e nos sentimentos de equidade.

A phrase — “*Seria para desejar que a questão fosse resolvida independente de juizo arbitral*” por certo, não exprime o abandono dos direitos do Governo em beneficio da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, mas unicamente recommenda a prudencia e acatino de V. S. o emprego de todos os meios amigaveis, afim de chegar-se a uma solução equitativa a ambas as partes contractantes.

Não se deduzindo, entretanto, do seu officio se V. S. e o Ministro brasileiro em Londres comprometteram-se a desistir desta reclamação de modo que por nossa parte se não possa nella insistir sem desar, o que não é de presumir, porquanto fallecia-lhes a necessaria autorisação por parte deste Ministerio; cumpre no caso affirmativo dar por terminada a questão e desprezar as deducções feitas nas mesmas contas. Mas se, como creio, as cousas não chegaram a este ponto, então, trate-se de executar os reiterados Avisos do Ministerio a meu cargo, e especialmente o de 17 de maio do anno passado, accellendo-se a questão no terreno em que a Companhia a collocou, e proseguindo-se nos termos ulteriores do juizo arbitral.

Em referencia a este assumpto chamo muito especialmente a attenção para a doutrina do Aviso de 22 de janeiro do anno passado, expedido á Legação Imperial em Londres, no qual foram estabelecidas as regras que cumpre observar na nomeação dos arbitros e no processo do juizo arbitral.

O Governo não pode admittir interpretação contra a clara e terminante doutrina da clausula 30^a do contracto approvado pelo Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856.

Segundo a mesma clausula o juizo arbitral deve compor-se de 2 instancias.

Na 1^a officiam os 2 arbitros nomeados pelas partes litigantes.

Na 2^a somente o arbitro desempatador.

Este é nomeado por accôrdo das partes contractantes, e no caso contrario pela sorte dentre os 3 Conselheiros de Estado por parte do Governo, e os 3 individuos propostos pela Companhia.

Nesta hypothese o laudo só pôde ser dado no Brasil, não sendo portanto procedente o argumento da Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo quando impugnou o nome do Sr. Barão do Bom Retiro, apresentado pelo Ministro brasileiro, para 3^o arbitro, sob fundamento de que o mesmo Sr. residia no Império; o que cumpre tornar bem positivo, declarando-se-lhe peremptoriamente que o Governo não admittie outra jurisprudencia.

V. S. entender-se-ha a este respeito com o mencionado Ministro, Director *ex-officio* da referida Companhia, ao qual tambem officio, para o fim de trabalharem de commum accôrdo acerca deste assumpto.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Conselheiro Manoel da Cunha Galvão.

AVISO N. 12 — DE 24 DE MARÇO DE 1871

Trata dos descontos feitos no anno de 1868 nas contas da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy e do proseguimento do Juizo Arbitral instituido para delimitar essa questão.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 24 de março de 1871.

Não sendo procedentes os fundamentos invocados por V. S. em sua carta de 7 de janeiro ultimo e no officio de 17 de dezembro p. p. do Inspector especial das Estradas de Ferro inglezas subvencionadas pelo Thesouro Nacional para evitarem o proseguimento do juizo arbitral proposto pela Companhia da Estrada de Ferro da S. Paulo sobre as questões dos descontos feitos nas contas respectivas dos 1º e 2º semestres de 1868, norquanto não devem ser entendidos com manifesto prejuizo do Thesouro os desejos do Governo manifestados nas Instrucções do mesmo Inspector, de manter suas relações com as Companhias inglezas no pé da mais perfeita cordialidade; cumpre que V. S., se por ventura não estiver comprometida a não dar andamento a este negocio de modo que do procedimento contrario resulte desar, o que entretanto não creio, pois, falleçam-lhes os poderes para tanto, trate da sua execução nos reiterados Avisos deste Ministerio tornar effectivo o mencionado desconto accetando a questão nos termos propostos pela Companhia se ella insistir em não se sujeitar a esta decisão.

Por esta occasião recommendo a V. S. com referencias ao Juizo Arbitral que de nenhuma sorte e por qualquer motivo que seja se afaste da doutrina estabelecida no Aviso de 22 de janeiro do anno passado a respeito do modo por que deve ser nomeado o 3º arbitro, e no lugar em que deva ser proferido o seu laudo.

O Governo Imperial não pode admittir interpretação contraria á clara e terminante disposição da clausula 30 do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, da qual V. S. não deverá desviar-se.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 8 — DE 27 DE MARÇO DE 1871

Regula o modo de distribuir o saldo da Estrada de Ferro do Recife ao São Francisco em relação ás duas quantias de 7 % sobre o capital original e 5 % sobre o adicional.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 8 — Rio de Janeiro, 27 de março de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — O Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia, em seu relatorio do mez de dezembro proximo findo, chamou a attenção do Governo para o facto de não ter ainda a Companhia começado a construcção dos novos armazens da Es-

fação da "Escada", substituindo os de madeira por outros de alvenaria, para os quaes foi reservada a quantia de 7:500\$000 do capital da Companhia.

Da acta annexa ao mesmo Relatorio, da sessão em que se procedeu ao exame das contas de custeio do referido mez que completam os do 2º semestre de 1870, consta que os commissarios do Governo incluíram no balanço da receita os juros de 7 %, na importância de 262\$500 da mencionada quantia de 7:500\$000.

De tudo inteirado declaro a V. Ex. que esta questão não pôde de modo algum ser decidida segundo a disposição da clausula 11 do Accôrdo de 20 de agosto do anno passado, que somente regulou a solução das questões illíquidas até aquella data, como muito bem observa a Commissão.

Sobre ella nunca pairou a menor duvida.

A Companhia contrahiu solemnemente o dever de reconstruir os armazens da estação da Escada, tendo reservado para isso a quantia de 7:500\$000 de seu capital e religiosamente pagou sempre os juros desta quantia.

E' evidente, portanto, que a clausula do citado accôrdo não tem, nem podia ter em vista terminar uma questão líquida e consequentemente finda ao tempo em que foi celebrado.

Cumpre, pois, que a Companhia desde já trate de satisfazer o compromisso a que se obrigou, se porventura é necessario substituir quanto antes os actuaes armazens por outros de alvenaria.

Fica tambem approvada a glozã da quantia de 1:000\$000, importância do ordenado do advogado, na forma do parecer da Commissão.

Sobre o modo de distribuir o saldo da Estrada de Ferro, em relação ás duas quantias de 7 % sobre o capital original, e de 5 % sobre o adicional, não pôde ser approvado o processo seguido pela Commissão de tomada de contas.

Na hypothese de cohrir a renda líquida de 5 % do capital original de £ 1.200.000, resultaria do processo adoptado um prejuizo certo para essa Provincia, que só garantio 2 % sobre aquelle capital, e o Governo Imperial sem sua annuencia não pode impor-lha uma parte do onus que assumio com a garantia de 5 % sobre o capital de £ 485.660.

Deve portanto, a Commissão levar toda a renda líquida á conta de garantia do capital original e só quando exceder a importância dos 7 % sobre este, ser o excesso distribuido ao capital adicional.

O que tudo communico a V. Ex. para seu conhecimento e devidos effeitos.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

**Accôrdo com a Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco,
a que se refere o aviso desta data**

Aos 20 dias do mez de agosto de 1870, nesta cidade de Londres e Legação Imperial, estando presente o Exmo. Sr. Conselheiro José Carlos de Almeida Arêas, Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario de Sua Magestade o Imperador do Brasil, compareceu o

Sr. Robert Benson, Presidente da Directoria da Companhia de Estrada de Ferro de Pernambuco, e declarou que, em virtude de autorisação que lhe fôra concedida pela mesma Directoria na sessão de 19 do corrente, accetava e obrigava a cumprir, em nome da Companhia e por parte della, as clausulas estabelecidas pelo Governo Imperial, para tornar-se effectiva a garantia do capital adicional da dita Estrada de Ferro, nos termos do Decreto n. 1767 de 9 de julho deste anno, as quaes clausulas são do teor seguinte:

PRIMEIRA. — Quando a renda liquida da Companhia exceder o dividendo de $6\frac{1}{2}\%$, sobre o capital garantido de 1.685.660 £, o excesso de $6\frac{1}{2}\%$ será destinado exclusivamente ao fundo de amortisação. O excesso de $7\frac{1}{2}\%$ a $12\frac{1}{2}\%$ será dividido em tres partes iguaes, pertencendo uma ao Governo Imperial, outra á Companhia, e a ultima ao fundo de reserva. O excesso de $12\frac{1}{2}\%$ para cima será exclusivamente do Governo Imperial.

SEGUNDA. — Quando o fundo de reserva tiver attingido a quantia de 20.000 libras esterlinas, a terca parte do excesso de $7\frac{1}{2}\%$ a $12\frac{1}{2}\%$, de que trata a clausula antecedente, e que deveria desinar-se ao referido fundo de reserva, pertencerá á Companhia.

TERCEIRA. — O fundo de amortisação será empregado, ou em titulos de divida publica do Brasil, ou em accões da Companhia, e depositado no estabelecimento de credito em que as partes concordaram, vencendo o competente juro, o qual será semestralmente empregado nos mesmos titulos ou accões. Se o Governo Imperial resolver o resgate da Estrada, será deduzida do preço deste a importancia do fundo de amortisação que existir. A todo o tempo que o fundo de amortisação attingir a somma do capital despendido na construcção da Estrada de Ferro, esta com todas as suas dependencias reverterá ao dominio do Estado, sem mais indemnisação.

QUARTA. — O fundo de reserva é destinado ás despesas extraordinarias, como sejam augmento de estacões, obras novas indispensaveis, augmento e renovação de material rodante. Será administrado pela Companhia, a qual todavia não poderá despende qualquer parte d'elle sem prévio accordo com o Governo Imperial. Qualquer desfalme será preenchido pelo modo estabelecido na clausula primeira. No caso de resgate da Estrada pelo Governo Imperial, ou reversão della para o Estado, o fundo de reserva que houver pertencerá á Companhia.

QUINTA. — Enquanto não houver fundo de reserva, as despesas especificadas na clausula precedente serão levadas á conta de receita e despesa da Estrada, se forem feitas com prévia approvação do Governo Imperial.

SEXTA. — Em todo o caso as despesas do custeio e conservacão da Estrada, hem como as de reparo do machinismo e material rodante, serão levadas á conta de receita e despesa da Estrada.

SETIMA. — Quando o Governo Imperial tiver approvedo um plano para as obras do porto do Recife, a Companhia, dentro do prazo de um anno contado da data, que lhe fôr marcada, será obrigada a prolongar a Estrada de Ferro á sua custa, conforme o traco, que fôr approvedo pelo Governo Imperial, das Cinco Pontas ao dito porto.

Entretanto, a Companhia fica obrigada a construir á sua custa, até 30 de junho de 1871, uma linha singela de trilhos das Cinco Pontas ao largo do Arsenal de Guerra pelas ruas de Santa Rita e

da Praia, conforme o plano offerecido em 1867 pelo Sr. G. A. Mann. Em ambas as hypothèses o Governo Imperial facultará a passagem da linha pelos terrenos de dominio publico, de accordo com a Administracão Provincial e Municipal.

Não prolongando a Companhia a Estrada pela forma, e dentro dos prazos acima declarados, perderá qualquer direito que pretenda ter sobre este objecto.

OITAVA. — A Companhia desiste de qualquer reclamação contra o Decreto n. 1930 de 26 de abril de 1857.

NONA. — A Companhia não poderá reclamar do Governo Imperial, em tempo algum e por qualquer titulo que seja, garantia para o capital adicional de libras esterlinas 485,660, superior á fixada na Resolução da Assembléa Geral n. 1767 de 9 de julho do corrente anno.

DECIMA. — O Governo Imperial, sem prejuizo do que se acha estipulado nos contractos anteriores, ficará exonerado da obrigação de garantia do capital adicional de libras esterlinas 485.660, no fim de 30 annos contados desta data.

DECIMA PRIMEIRA. — Dão-se por liquidadas as contas de receita e despeza desde a inauguração da Estrada até agora, e servirão para base da classificacão das despezas que d'ora em diante teem de ser levadas á conta do trafego, as disposições das clausulas quarta, quinta e sexta. E o mesmo Sr. Conselheiro José Carlos de Almeida Arêas declarou que, em virtude do Aviso n. 44, terceira secção, de 22 de Julho do corrente anno do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, por parte do Governo Imperial se obrigava a cumprir as referidas clausulas, e mandou lavrar o presente termo de contracto, que foi lido pelas partes contractantes, e por não haver duvida e estarem perfeitamente de accordo as mesmas partes contractantes, vai por ellas assignada.

Eu João Pereira de Andrade, Secretario da Legação, subscrevi.
— José Carlos de Almeida Arêas — Robert Benson.

Conforme, João Pereira de Andrade. Conforme. — No impedimento do Conselheiro Director Geral. — Dr. Ferreira Lapa.

AVISO N. 18 — DE 8 DE MAIO DE 1871

Declara ao Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II que compete ao Ministerio da Fazenda e não á Directoria da Estrada o arrendamento de proprios nacionaes.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegacão — 3ª Secção — N. 18 — Rio de Janeiro, 8 de maio de 1871.

Transmitto a V. S., para seu conhecimento e devida execucao, a inclusa copia do Aviso do Ministerio dos Negocios da Fazenda de 1º do corrente mez, no qual se declara que compete áquelle Ministerio, não á Directoria dessa Estrada, o arrendamento dos proprios nacionaes nas condições do que foi por elle arrendado em 18 de janeiro ultimo a Antonio da Costa Mondego.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 22 — DE 8 DE MAIO DE 1871

Declara ao Presidente da Provincia de S. Paulo que o Governo Imperial fica inteirado de haver aquella Provincia concedido á Companhia Sorocabana privilegio para a construcção de uma Estrada entre S. Paulo e Sorocaba, passando por S. Roque.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 8 de maio de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Pelo officio de V. Ex. datado de 27 do mez passado sob n. 39, fiquei inteirado de ter sido concedida á Companhia Sorocabana privilegio para a construcção, custeio e goso de uma Estrada de Ferro entre essa Capital e a fabrica de ferro do Ipanema, passando pelas cidades de S. Roque e Sorocaba, na conformidade da Lei provincial n. 33 de 29 de março do corrente anno.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Vice-Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 38 — DE 8 DE MAIO DE 1871

Provuencia sobre a regularidade do trafego da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby ameaçado de paralyção pela prisão do respectivo Superintendente.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 38 — Rio de Janeiro, 8 de maio de 1871.

Convindo que Vmcc. parta quanto antes para S. Paulo e assumas as funções de fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, para a qual foi ultimamente nomeado, devo declarar-lhe que o respectivo Superintendente, tendo sido processado, foi recolhido á prisão, onde aguarda seu julgamento.

Por esta occasião entendeu o mesmo Superintendente dever ordenar a suspensão do trafego da dita Estrada, com grave prejuizo dos interesses commerciaes da Provincia, e Thesouro Nacional, e com flagrante violação do contracto firmado pela Companhia empresaria com o Governo Imperial.

Nenhuma razão plausivel justifica tão inqualificavel arbitrariedade, não lhe podendo soccorrer a circumstancia de tambem haver sido preso o Inspector do trafego, e de não ter o Superintendente quem o substituísse na administração a seu cargo, porquanto é facto averiguado que por mais de uma vez tem sido substituido pelo Chefe de tracção.

Quando, porém, assim não fosse, é evidente que o publico que se utiliza deste meio de transporte e o Governo que tamanhos interes-

ses tem nelle empenhado, não podiam ficar dependentes de eventualidades que deviam ser previstas.

Não podendo, portanto, o Superintendente invocar caso de força maior para justificar a interrupção do trafego, ordenei á Presidencia da Provincia que lhe declarasse que o Governo responsabilisava a Companhia pelos prejuizos, perdas e damnos causados pelo facto da suspensão ao publico e ao Thesouro, cujos direitos ficaram resalvados.

Vmce. accrescentará a essa intimação que o Governo Imperial está deliberado a fazer incluir na conta da receita a renda média que a Estrada devia produzir durante o tempo em que sua circulação estiver fechada, e opportunamente ordenará o respectivo desconto na garantia de juros a que tiver direito a mesma Companhia.

Outrosim se o Superintendente não ordenar o immediato restabelecimento do trafego, Vmce. dirigir-se-ha ao referido Chefe de tracção para que incontinentemente faça abrir a Estrada ao transito publico.

Deus Guarde a V. Mce.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva

Sr. Major Francisco Antonio Pimenta Bueno.

AVISO CIRCULAR N. 9 — DE 9 DE MAIO DE 1871

Recommenda informações sobre a qualidade e duração dos dormentes de madeira afim de se conhecer a superioridade dos dormentes de pinho creosotado sobre os de madeiras do paiz.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — Circular n. 9 — Rio de Janeiro, 9 de maio de 1871.

Convém que V. Ex. informe a esta Secretaria de Estado sobre a qualidade e duração da madeira empregada nos dormentes da Estrada de Ferro de S. Paulo, especificando-se a duração média, custo, etc., afim de que se conheça a questão da superioridade dos dormentes de pinho creosotado sobre os de madeira do paiz.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Peretra da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de e ao Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 24 — DE 9 DE MAIO DE 1871

Declara ao Presidente da Provincia de S. Paulo que o Governo Imperial fica inteirado de haver aquella Provincia concedido privilegio para a construcção de uma Estrada de Ferro do Salto do Ipú á cidade de Tieté.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 24 — Rio de Janeiro, 9 de maio de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Accusando o recebimento do officio de 28 de abril p. p., com o qual V. Ex. me remetteu copia do acto dessa presidencia concedendo ao Barão de Piracicaba privilegio para a construcção, uso e gozo de uma Estrada de Ferro que, partindo da via ferrea da Companhia "Ituana", no Salto, vae ter á cidade de Tieté, nessa Provincia, recommendo a V. Ex. que em tempo opportuno envie copia do respectivo contracto, e bem assim a planta quaesquer outros esclarecimetos concernentes ao assumpto.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Vice-Presidente da Provincia de S. Paulo.

DECRETO N. 4729 — DE 24 DE MAIO DE 1871

Concede á Companhia Sorocabana a necessaria autorisação para funcíonar e approva os respectivos estatutos.

Attendendo ao que Me requereu a Companhia Sorocabana, destinada a construir e custear uma Estrada de Ferro entre a Capital da Provincia de S. Paulo e a fabrica de ferro de Ipanema, passando por Sorocaba e S. Roque, devidamente representada: Tendo ouvido a Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, Hei por bem Conceder-lhe a necessaria autorisação para funcíonar e approvar os respectivos estatutos, com as modificações que com este baixam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte e quatro de maio de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Modificações a que se refere o Decreto n. 4.729 desta data, feitas nos Estatutos da Companhia Sorocabana

1ª

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

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

Palacio do Rio de Janeiro, em 24 de maio de 1871. — *Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.*

Estatutos da Companhia Sorocabana a que se refere o Decreto n. 4.729 de 24 de Maio de 1871

CAPITULO I

DA COMPANHIA E SUA ORGANISAÇÃO

Art. 1º. Fica creada uma companhia ou sociedade anonyma que se denominará — Companhia Sorocabana —, e que terá por fim construir um ramal de Estrada de Ferro, que dessa cidade vá entroncar-se em Itú na Estrada de Ferro da Companhia Ituana, segundo a planta que fôr approvada pelo Governo e de conformidade com os presentes estatutos.

Art. 2º. A séde da Companhia e sua direcção geral estará na cidade de Sorocaba.

Art. 3º. A duração da Companhia será de 90 annos, ou por tanto tempo quanto fôr o privilegio concedido pelo Governo Imperial. Findo o prazo do privilegio, a Companhia, a quem fica a propriedade garantida, poderá vender essa mesma propriedade ou prorogar sua duração por prazo determinado, como convier, e fôr determinado pela assembléa geral de accionistas com approvação do Governo Imperial.

CAPITULO II

DA ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA

Art. 4º. Os negocios da Companhia serão regidos por uma Directoria composta de cinco membros, que se denominarão Directores, dos quaes um será o Presidente.

Art. 5º. Os cinco Directores serão eleitos pela assembléa geral de accionistas. D'entre os Directores o Governo da Provincia escolherá o Presidente.

Art. 6º. A eleição para Director só poderá recahir em accionistas que tenham pelo menos 20 acções subscriptas e registradas seis mezes antes da eleição.

Art. 7º. As 20 acções de que se falla no artigo antecedente, tornam-se inalienaveis e serão depositadas durante o exercicio da Directoria.

Art. 8º. Não poderão exercer conjunctamente os cargos de Presidente e Directores accionistas que forem sogro e genro, cunhados durante o cunhadio, parentes por consanguinidade até o segundo gráo, e socios de firmas sociaes.

Art. 9º. Não póde ser Director aquelle que exercer emprego de confiança da Companhia, ou tenha, quer directa, quer indirectamente, interesse ou algum contracto com ella. A superveniencia de qualquer destes factos importa a perda do lugar de Director.

Art. 10. Os Directores e os que substituirem a estes, não poderão ser reeleitos dentro do primeiro anno, contado do dia da substituição, de conformidade com o § 13 do art. 2º da Lei de 22 de agosto de 1860.

Art. 11. A assembléa geral de accionistas fará de 5 em 5 annos a eleição de sua Directoria, e annualmente a substituição de um dos membros desta. Não fica sujeita a esta disposição a primeira Directoria que se elege, que funcionará sem alteração alguma durante a construcção da Estrada.

Art. 12. Para a substituição de que se falla no artigo antecedente regulará a antiguidade, devendo ser substituido o Director mais antigo no cargo. Em caso de igual antiguidade sahirá da Directoria aquelle que a sorte designar.

Art. 13. Quando tenha de ser substituido o Director escolhido pelo Governo da Provincia para Presidente, o mesmo Governo designará outro d'entre os que ficarem.

Art. 14. Para que possa a Directoria funcionar é essencial a presença de tres Directores pelo menos.

Art. 15. A Directoria decide todos os negocios da Companhia, e para esse fim lhe são conferidos plenos poderes.

Art. 16. A Directoria compete:

§ 1º. Estabelecer regulamento para reger os empregados nos seus diferentes serviços.

§ 2º. Formular regulamento para a direcção de todos os serviços, e em geral de tudo que respeite á construcção e custeio da Estrada de Ferro.

§ 3º. Fazer com os Governos geral e provincial, com outras Companhias, ou com terceiras pessoas, todos os contractos necessarios para a boa marcha da empresa.

§ 4º. Fazer todos os contractos geraes ou parciaes necessarios para a construcção e custeio da Estrada, para fornecimentos, materias, etc.

§ 5º. Resolver se a execução das obras deve ser feita por administração ou por empreitadas, quer geraes, quer especiaes, com tabella de preços, precedendo proposta em carta fechada.

§ 6º. Fazer acquisição de todos os bens, moveis ou immoveis, e de tudo quanto preciso fór á empresa, podendo igualmente alheiar aquelles que tornarem-se desnecessarios.

§ 7º. Convocar assembléa geral de accionistas nas épocas marcadas e todas as vezes que parecer precisa uma convocação extraordinaria.

§ 8º. Organisar o balanço e relatorio semestraes, que devem ser apresentados á assembléa geral de accionistas.

§ 9º. Assignar os contractos que forem celebrados com o Governo geral ou com o Governo provincial.

§ 10. Assignar os titulos e cautelas das acções e emittir acções nos casos previstos nestes estatutos.

§ 11. Arrecadar os fundos da Companhia e escolher o deposito mais conveniente para os mesmos.

§ 12. Annunciar as chamadas das acções, respeitando as condições determinadas nestes estatutos.

§ 13. Formular e dirigir o plano da escripturação da Companhia.

§ 14. Nomear e demittir livremente seus empregados, diminuir o numero destes, quando convier, marcar-lhes a categoria e vencimentos.

§ 15. Fazer a distribuição de dividendos de seis em seis mezes, quando elle puder ter lugar, guardada a disposição do art. 53 destes estatutos.

§ 16. Decidir, finalmente, de conformidade com as disposições dos estatutos e contracto com o Governo da Provincia todas as questões, e regular todos os negocios da Companhia, salvos os que são da competencia privativa da assembléa geral dos accionistas.

Art. 17. O Presidente é o executor das deliberações e resoluções da Directoria.

Art. 18. Ao Presidente compete:

Parapho unico. Assignar todos os contractos celebrados com a Directoria, excepção feita dos contractos com os Governos geral e provincial, a respeito dos quaes se guardará o que fica disposto no art. 16, § 9º destes estatutos.

Art. 19. Fallecendo, ou demittindo-se algum dos Directores, será chamado para substituil-o provisoriamente o accionista que tiver obtido maior numero de votos immediatamente aos cinco eleitos, até que se cumpra o disposto no art. 34, § 8º destes estatutos.

Art. 20. As funções da Directoria são gratuitas. O Presidente, porém, será remunerado com uma gratificação nunca maior de 4:000\$000 annuaes, marcada pelo assembléa geral dos accionistas.

Art. 21. A Directoria reunir-se-ha ordinariamente de 15 em 15 dias; extraordinariamente, todas as vezes que o exijam os interesses da Companhia.

Art. 22. As decisões da Directoria serão tomadas por maioria de votos. No caso de empate, o Presidente, além do seu voto como Director, terá o voto de qualidade.

Art. 23. Na falta do Presidente fará suas vezes o Director mais votado.

CAPITULO III

DA ASSEMBLÉA GERAL

Art. 24. A assembléa geral é a reunião de todos os accionistas ou pelo menos de um decimo delles, e que representem tres mil ou mais acções.

Art. 25. A assembléa geral reunir-se-ha ordinariamente todos os semestres e extraordinariamente todas as vezes que fôr convocada pela Directoria. No primeiro caso haverá annuncios com antecedencia de 30 dias, no segundo com antecedencia de 20.

Art. 26. Tambem terá lugar a convocação extraordinaria pela Directoria, sempre que isso fôr requerido para fim designado, por accionistas que representem uma decima parte do capital social realiado.

Art. 27. A assembléa geral regularmente convocada e constituída, representa a totalidade dos accionistas, e suas decisões são obrigatorias.

Art. 28. Os votos dos accionistas serão recebidos na seguinte razão: cada cinco acções dará um voto até dez; excedendo deste numero, se contará um voto por cada dez acções até vinte; excedendo deste numero, se contará um voto por cada vinte acções até quarenta, que será o maximo dos votos.

Não serão admittidos votos por procuração na eleição dos Directores.

Art. 29. Para o accionista poder votar em qualquer reunião, exige-se que não tenha incorrido na penalidade do art. 39 destes estatutos, que tenha registrado e depositado suas acções no escriptorio da Companhia, fazendo-se o registro com a antecedencia de 60 dias e o deposito com a antecedencia de 15, em relação ao dia da reunião.

Art. 30. Para votar na eleição de Directores exige-se que o accionista registre e deposite suas acções no escriptorio da Companhia 90 dias antes da eleição. Deste deposito e do mencionado no artigo antecedente, dar-se-ha uma cautela ao accionista.

Art. 31. Em cada sessão ordinaria a Directoria apresentará á assembléa geral o balanço das contas e o relatorio. O balanço trará a demonstração minuciosa do estado da Companhia; deverá apontar o capital social, referindo-se a tudo quanto represente o debito e o credito da Companhia, a demonstração da conta de ganhos e perdas, e conterá finalmente todas as explicações para esclarecimento dos accionistas.

Art. 32. Apresentado o balanço e relatorio, a assembléa geral elegerá uma comissão de exame de contas, composta de cinco membros, para dar parecer a respeito. O parecer da comissão, acompanhado das peças sobre que versar, será sujeito á discussão e approvação dos accionistas em assembléa geral, especialmente convocada para esse fim.

Art. 33. Todo o accionista terá o direito de examinar pessoalmente o balanço, os livros da Companhia e quaesquer papeis ou documentos della. Esta faculdade, porém, será limitada a um dia por mez, o qual será designado pela Directoria.

Art. 34. A' assembléa geral compete:

§ 1°. Eleger os Directores.

§ 2°. Deliberar e resolver sobre qualquer proposta da Directoria ou dos accionistas.

§ 3°. Mandar proceder a exame da administração sem limitação alguma, nomeando delegados especiaes para esse fim.

§ 4°. Autorisar a Directoria a contrahir empréstimos, marcando-lhe o modo e as condições, não excedendo este de um terço do capital social realiado.

§ 5°. Autorisar e determinar o augmento do capital na forma do art. 72 destes estatutos, além da quantia garantida pelo Governo da Provincia.

§ 6°. Deliberar sobre a renuncia da garantia de juros por parte do Governo Provincial.

§ 7º. Marcar gratificação ao Presidente da Directoria.

§ 8º. Elegger Director que substitua o que houver fallecido, ou se tiver demittido.

§ 9º. Resolver sobre a venda ou cessão da Estrada, dissolução da Companhia ou incorporação della a outras Companhias.

§ 10. No caso de venda da linha, resolver se deve a Companhia empregar seu capital reembolsado na continuação da Estrada de Ferro até outro ponto, salvos os direitos de terceiro, sendo licito ao accionista, que quizer retirar seus capitaes.

§ 11. Resolver a modificação dos presentes estatutos, ficando qualquer modificação dependente da approvação do Governo Imperial.

§ 12. Elegger o Presidente e Secretarios em suas reuniões.

Art. 35. As decisões em assembléa geral serão tomadas pela maioria de votos, representados; porém, as decisões sobre os paragraphos 4º, 5º, 6º, 7º, 9º, 10 e 11 do artigo antecedente só poderão ser tomadas em assembléa geral expressamente convocada para tal fim, e por dous terços pelo menos dos votos representados.

CAPITULO IV

DO CAPITAL SOCIAL, DOS DIREITOS E DEVERES DOS ACCIONISTAS

Art. 36. O capital social da Companhia Sorocabana da Estrada de Ferro de Sorocaba a Itú será de 1.200:000\$, divididos em 6.000 acções de 200\$000 cada uma, e serão distribuidas no prazo de dous annos a contar da data da approvação dos presentes estatutos.

Art. 37. As acções são realisaveis em prestações nos prazos, que forem marcados, ou pela forma determinada nestes estatutos.

Art. 38. As chamadas feitas segundo as necessidades da Companhia e na razão do valor estimativo das despezas, que tiverem de ser feitas com os trabalhos da Estrada, e serão annunciadas com o prazo de 30 dias, pelo menos. A Directoria deverá fazer a demonstração da necessidade da chamada perante o Governo da Provincia antes de annuncial-a.

Art. 39. O accionista que não realisar a respectiva entrada no prazo da chamada, perderá em beneficio da sociedade as entradas anteriormente verificadas.

Art. 40. O accionista impontual poderá justificar-se perante a Directoria, allegando os motivos que o impediram de fazer a entrada no tempo competente. Se sua justificação fór attendida, a Directoria mandará receber posteriormente as entradas demoradas, exigindo nestes casos juro pela móra, e que será contado na razão de mais 1 % do que na occasião se cobrar na caixa filial do Banco do Brasil em S. Paulo, durante o periodo em que occorra a impontualidade.

Art. 41. A Directoria tem o direito de declarar em commisso as acções sobre que occorra a impossibilidade, devendo publicar que ficam nullas e sem valor, effectuando a emissão de outras que as substituam.

Art. 42. As acções serão ao portador; poderá, porém, a Directoria declarar no verso o nome do possuidor que assim o exija.

Art. 43. A transferencia das acções realisa-se por qualquer modo válido em direito. Não pôde, porém, essa transferencia ter lugar por meio algum, senão depois de realizado um quarto de seu valor. (Lei de 22 de agosto de 1860, art. 2º, § 5º).

Art. 44. Por endosso só é permittida a transferencia depois que se tiver recolhido o capital integral das acções emitidas.

Art. 45. No escriptorio da Companhia haverá um registro nominal de todos os possuidores de acções. As transferencias serão averbadas por acto lançado em livro competente.

Art. 46. As despesas de taxa e outras com a transferencia de cada acção não poderão exceder á quantia de 1\$000.

Art. 47. No caso de perda ou extravio de uma ou mais acções da Companhia, a Directoria substituirá os títulos perdidos por outros, que serão entregues a quem de direito pertençam, depois de feitos os precisos annuncios e de adoptar todas as necessarias cautelas, de modo a inutilisar completamente os títulos perdidos.

Art. 48. Cada acção é indivisivel em relação á Companhia e deve ser representada por uma unica pessoa, quaesquer que sejam os contractos de que haja sido objecto.

Art. 49. Os credores ou herdeiros do accionista não poderão arrestar, sob qualquer pretexto, a propriedade de quaesquer objectos que sejam da Companhia, salvos os direitos que lhes comptam sobre os títulos ou acções que pertençam a seus devedores.

CAPITULO V

DOS JUROS, DOS DIVIDENDOS, DO FUNDO DE RESERVA

Art. 50. Durante a construcção da Estrada de Ferro de Sorocaba a Itú, o Governo da Provincia garante 7 % de juros sobre o capital que fôr desembolsado.

Art. 51. Os accionistas receberão os 7 % pagos pelo Governo provincial sobre o capital desembolsado, mas os pagamentos só deverão ser annunciados depois de effectivamente recebidos os juros pela Directoria, de tal sorte que em nenhum caso, ainda temporariamente, parte do capital seja empregado em dividendo.

Art. 52. Depois de construida a Estrada, o Governo da Provincia completará os 7 % garantidos, se porventura os lucros liquidos da Companhia não attingirem esse *quantum*: e pagal-os-ha por inteiro até o maximo de 7 %, se a Companhia não auferir lucro algum.

Art. 53. Todos os semestres em vista das contas e documentos, a Directoria proporá á assembléa geral de accionistas o pagamento de um dividendo que esteja calculado, e a assembléa geral resolverá se deve o dividendo ser pago ou não.

Art. 54. Logo que os lucros liquidos excedam a 10 %, o Governo da Provincia entrará em partilha igual com a Companhia no excesso dos 10 %.

Art. 55. Esta partilha, que é uma compensação dos 7 % garantidos pela Provincia, se effectuará só até o reembolso da quantia spendida por ella.

Art. 56. A Directoria deduzirá annualmente dos lucros liquidados uma quantia correspondente a seis decimos por cento sobre o capital para formar seu fundo de reserva. Esta quantia poderá ser empregada em apolices da divida publica, acções da Companhia, ou pelo modo que mais conveniente julgue a Directoria, com a approvação da assembléa geral dos accionistas.

Art. 57. O fundo de reserva é destinado a representar no fim do prazo da duração da Companhia o capital com que se constitue, e a acudir ás necessidades extraordinarias provenientes de força maior. Nunca, porém, será applicado ao pagamento das multas em que incorra a Companhia. Os juros das apolices e mais titulos, com excepção dos dividendos das acções resgatadas, pertencentes ao fundo de amortisação, entrarão na conta dos lucros divisiveis.

CAPITULO VI

DA DISSOLUÇÃO DA COMPANHIA E SUA LIQUIDAÇÃO

Art. 58. A Companhia será dissolvida:

§ 1º. Expirando o prazo marcado para a sua duração, se a assembléa geral de accionistas não resolver o contrario.

§ 2º. Pela venda ou cessão da Estrada a diversa Companhia ou pela sua incorporação com outra.

§ 3º. Pela perda de dous terços de seu capital.

§ 4º. Mostrando-se que a Companhia não póde preencher seu fim.

§ 5º. Por todos os outros meios em direito estabelecidos a respeito de sociedades anonymas e companhias.

Art. 59. Dissolvida a Companhia entrará ella em liquidação.

Art. 60. A liquidação será feita promiscuamente pela Companhia e pelo Governo Provincial, elegendo a assembléa geral tres liquidadores e o Governo Provincial dous.

Art. 61. Podem ser liquidadores tanto accionistas como pessoas estranhas á Companhia.

Art. 62. A Commissão liquidadora procederá na forma das disposições da legislação commercial.

Art. 63. Feita a liquidação e a proposta de partilhas, serão esses trabalhos apresentados á Directoria, que convocará a assembléa geral extraordinaria.

Art. 64. A assembléa geral resolverá, por dous terços dos votos representados, se devem ser approvadas a liquidação e proposta de partilha.

Art. 65. Approvada a liquidação e proposta de partilha, nenhum accionista poderá reclamar.

CAPITULO VII

DA FISCALISAÇÃO DO GOVERNO DA PROVINCIA

Art. 66. O Governo da Provincia tem o direito de fiscalisar todos os trabalhos e operações da Companhia nos seus diversos serviços.

Art. 67. Para esse fim ser-lhe-ha licito o exame dos livros da escripturação da Companhia e de todos os documentos á mesma pertencentes. A Directoria lh'os franqueará sempre que houver exigencia.

CAPITULO VIII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 68. O contracto para a construcção da Estrada de Ferro de Sorocaba a Itú, tal qual fôr publicado, e depois de approvedo pelo Governo Geral, será parte integrante dos presentes estatutos, e ambos entender-se-hão acceitos e approvedos por todos aquelles que subscreverem accções da Companhia ou em qualquer tempo forem dellas possuidores.

Art. 69. A assembléa geral resolverá se a Directoria deve estabelecer agencias e que poderes lhes deve conferir.

Art. 70. A Companhia poderá ter agencias em diversas localidades da Provincia, dentro ou fóra do Imperio, como melhor convier, sendo indispensavel a approvação do Governo geral, quanto ás que forem estabelecidas no exterior. Estas agencias actuarão pela força dos poderes que lhes forem conferidos pela Directoria.

Art. 71. A Companhia poderá vender a Estrada e seu privilegio, uma vez concluida ella, ou mesmo durante a sua construcção, por deliberação da assembléa geral dos accionistas e de accôrdo com o Governo Provincial.

Art. 72. Se tornar-se necessario augmento de capital para a construcção da linha contractada, a assembléa geral dos accionistas poderá autorisar uma nova emissão de accções, ou determinar que a Companhia levante emprestimo, que nunca poderá exceder a um terço do capital social. O augmento de capital, porém, sob qualquer das formas indicadas, não gosará da garantia de juros pagos pela Provincia.

Art. 73. No caso de vir a ser desfalcado o capital da Companhia em quantia equivalente a 20 % de sua total importancia, a assembléa geral poderá autorisar a emissão suplementar de accções ou levantamento de emprestimo, salva sempre a responsabilidade dos Gerentes, na forma da lei. Nesta hypophese, porém, nem as accções emitidas, nem o emprestimo levantado, gozarão do privilegio da garantia de juros por parte da Provincia.

Art. 74. Depois de concluida a Estrada de Ferro de Sorocaba a Itú serão fixadas as taxas de transito, de accôrdo com o Governo provincial.

Art. 75. Logo que os lucros liquidos da Companhia excedam, em dous annos consecutivos, a 12 %, deverão ser modificadas as taxas do transito de accôrdo com o Governo provincial. A diminuição dos preços das taxas de cargas deverá começar pelos generos destinados á alimentação publica, e nos preços das taxas de passageiros pelos lugares de 2ª classe.

Art. 76. Não se pagarão dividendos aos accionistas enquanto o capital social, desfalcado em virtude de perdas, não fôr integralmente restabelecido, na forma do art. 5º, § 17, n. 2 do Decreto n. 2711 de 19 de dezembro de 1860.

Art. 77. Os accionistas são responsáveis pelo valor das acções que lhes forem distribuidas.
(Seguem as assignaturas.)

AVISO N. 6 — DE 24 DE MAIO DE 1871

Cogita da supressão das passagens de 2ª classe na Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, substituindo-a pela de 3ª classe com augmento razoavel de preço.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 6 — Rio de Janeiro, 24 de maio de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Foram presentes a esta Secretaria de Estado com os officios de V. Ex. datados de 13 de março e 8 de abril os relatorios do Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro dessa Provincia concernentes ás obras e ao trafego da mesma Estrada.

Constando de taes documentos notavel decrescimento nas passagens de 2ª classe, ao passo que as de 3ª tendem a augmentar, convém que V. Ex., ouvindo ao mesmo Engenheiro Fiscal, informe sobre a conveniencia de supprimir-se aquella, augmentando-se ao mesmo tempo um pouco os preços da 3ª classe, medida que, applicada aos trens suburbanos da via ferrea de D. Pedro II, tem dado bons resultados.

Dos citados relatorios consta ainda terem-se escorado alguns pontilhões. Este procedimento faz crer que a Companhia aguarda para reconstruill-os, que a renda da linha seja superior á despeza total, incluída a que se faz em Londres; caso em que o dispendio com taes reconstrucções correrá inteiramente por conta do Thesouro Nacional, emquanto a renda liquida não exceder aos 7 % garantidos.

Chamando a attenção de V. Ex. para este facto, recommendo-lhe que por intermedio do Superintendente procure pôr termo a esta irregularidade, obrigando-o a começar desde já a reconstrucção dos boeiros e pontilhões actualmente em estado de ruina e escorados, sob pena, se não fôr agora principiado aquelle serviço, de não accellarem-se por parte do Governo as despezas com taes obras, quando, não incluindo-se a respectiva importancia, houver nas contas saldo real da receita sobre o custeio e gastos da administração em Londres.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Vice-Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 22 — DE 24 DE MAIO DE 1871

Providencia sobre as questões pendentes entre o Governo e a Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 24 de maio de 1871.

Tenho presente o officio de V. S. sob n. 65 de 27 de abril p. p., no qual me communica as clausulas do accôrdo a que o Inspector especial chegou com o Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, para a soluçào das questões pendentes entre o Governo e a mesma Companhia.

Em resposta declaro a V. S. que se esse accôrdo mallogrou-se, como se deduz do final do mesmo officio. V. S., não o renovará.

Se, porém, ainda continuarem as negociações, cumpre sobrestar nellas e aguardar as ordens que lhe sejam expedidas pelo proximo paquete.

Finalmente, se o ajuste provisorio estiver terminado, remetterá immediatamente copia authentica do que tiver sido concordado, afim de que o Governo possa resolver como melhor convir á vista dos seus termos e do parecer da Commissão especial nomeada para o exame das questões relativas á fixaçào do capital daquella Estrada, e do material rodante, trabalho de que, para sua direcção. lhe remetterei copia tambem pelo proximo paquete.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1917 — DE 3 DE JUNHO DE 1871

Concede á Companhia ou empresa que se organizar para construir uma Estrada de Ferro na margem do Jequitinhonha isençào de direitos de importaçào quanto ao respectivo material, e outros favores.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, Ha por bem Sanccionar e Mandar que se execute a seguinte Resoluçào da Assembléa Geral:

Art. 1º. E' o Governo autorizado para conceder á Companhia ou empresa que se organizar para construir uma Estrada de Ferro na margem do rio Jequitinhonha, desde o sitio denominado Cachoeirinha, na Provincia da Bahia, até Sant'Anna ou Arassuahy, na de Minas Geraes, isençào de direitos de importaçào quanto ao material destinado á sua construcção, e os mais favores concedidos ás Estradas de Ferro das Provincias da Bahia e Pernambuco, exceptuada a garantia de juros.

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

O Visconde do Rio Branco, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e o faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em tres de junho de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Visconde do Rio Branco.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1919 — DE 3 DE JUNHO DE 1871

Autorisa o Governo para conceder á Companhia Rio-Grandense, da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Hamburg-Berg, do municipio de S. Leopoldo, os favores abaixo indicados.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Senhor D. Pedro II, Ha por bem Sancconar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1º. Fica o Governo autorizado para conceder á Companhia Rio-Grandense, da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Hamburg-Berg, do municipio de S. Leopoldo, na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, os mesmos favores concedidos á Companhia Inglesa da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, com excepção da garantia de juros.

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

O Visconde do Rio Branco, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e o faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em tres de junho de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Visconde do Rio Branco.

DECRETO LEGISLATIVO N. 1923 — DE 14 DE JUNHO DE 1871

Declara que a isenção concedida ás empresas de que trata o Decreto n. 1728 de 29 de setembro de 1869, comprehende não só o material destinado á construcção, como todas as machinas e material rodante que forem necessarios para o transporte de cargas e passageiros, e estabelecimento de officinas.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade Imperador o Senhor D. Pedro II, Ha por bem Sancconar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1º. A isenção concedida ás empresas de que trata o Decreto n. 1728 de 29 de setembro de 1869, comprehende não só o material destinado á construcção, como todas as machinas e material rodante, que forem necessarios para o transporte de cargas e passageiros, e estabelecimento de officinas: cessando a isenção logo que estejam concluidas as estradas a que se refere o mesmo Decreto.

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

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor, 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 quatorze

de junho de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

AVISO N. 28-A — DE 22 DE JUNHO DE 1871

Dá instrucções ao Ministro brasileiro em Londres sobre a fixação do capital garantido á Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 28-A — Rio de Janeiro, 22 de junho de 1871.

Por Aviso de 26 de maio ultimo recommendei a V. S. que na hypothese de ter-se mallogrado o accôrdo proposto pelo Inspector especial á Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy para terminar as questões pendentes, não fossem renovadas as negociações para celebral-o, declarando na mesma occasião a V. S. que, á vista do proceder da commissão incumbida do exame das contas do capital garantido á mesma Estrada, o Governo Imperial resolveria sobre este assumpto, e expediria instrucções para seu governo.

Pelos officios de V. S. e do mesmo Inspector, datados de 8 do mez findo, vi com satisfação que não estava nada resolvido acerca do mencionado accôrdo, e que V. S. e aquelle funcionario aguardavam as ordens deste Ministerio.

Nesta occasião remetto-lhe um exemplar impresso do parecer da mencionada commissão, e recommendo-lhe que nesta questão se guie pelas seguintes Instrucções.

Do exame a que a Commissão procedeu sobre o relatório e mais documentos apresentados pelo Inspector especial, verifica-se que nas despesas feitas por conta do capital primitivo, as quaes segundo a Companhia, elevam-se a £ 2.078.009-6-2, devem ser deduzidas as seguintes quantias indevidamente levadas áquella conta:

1ª, de £ 17.500 — feita a titulo de importação de trabalhadores, porque em virtude de seu contracto com Sharp & Filhos, a despesa com o transporte desses trabalhadores foi effectivamente de £ 7.500 e não de £ 25.000 que figura na conta da Companhia.

2ª, de £ 10.000 — destinada á compra de terras para premiar os trabalhadores, por não estar comprehendida esta despesa nas verbas da clausula 17 do contracto de 26 de abril de 1856.

3ª, de £ 31.002 — importancia das despesas feitas com o contracto supplementar celebrado entre a Companhia e Sharp & Filhos, porque em virtude do artigo 22 do primeiro contracto celebrado com os mesmos Sharp, nenhum direito assistia a estes de reclamar daquella qualquer quantia por obras extraordinarias.

4ª, de £ 15.000 — importancia do premio concedido pela Companhia aos mesmos empreiteiros, visto que nenhuma razão plausivel podia ter a Companhia para premial-os, quando não só não concluíram as obras a que se obrigaram, mas até as abandonaram.

acrescendo que, mesmo no caso de que a tivesse, nenhuma obrigação contrahiria o Governo para pagar tal premio.

5ª, de £ 51.044-12-5 de despesas com as obras da Estrada feitas pela Companhia depois do abandono dos trabalhos pelos empreiteiros.

Esta despesa, estando prevista na parte final da clausula 17 citada, não pode gosar de garantia de juros.

6ª, de £ 23.203-14-6, despesa feita por conta da verba 4ª porque em virtude da disposição da mesma clausula, não podiam as despesas nellas especificadas elevar-se além de 2 1/2 % do custo de cada secção, e devem ser calculadas tomando-se por base não a quantia total que a Companhia diz ter despendido, mas a que a Commissão reconheceu.

A importancia total destas glozas é de £ 147.747-16-11. Deduzido da somma de £ 2.078.009-6-2, apresentado pela Companhia na conta do capital primitivo, reduz este ao liquido de libras 1.930.261-19-3, que ainda fica sujeito ás alterações que porventura possam recommendar exame mais minucioso dos livros da Companhia, como bem pondera a Commissão.

Em virtude da verba 2ª da mencionada clausula 17 do contracto de 1856, que fixou o material rodante, e calculando-se pelos preços por que a Companhia contractou com Sharp & Filhos o fornecimento provisorio por elles feito, ainda a mesma Companhia tem de despendere para completar aquelle material rodante a quantia de £ 153.500.

Se a Companhia tivesse despendido na forma do seu contracto, o maximo do capital primitivo fixado em £ 2.000.000, aquella quantia, na sua totalidade, devia ser deduzida deste capital; verificando-se, porém, ter gastado por conta delle somente £ 1.930.261-19-3, pôde ainda ella despendere com a compra de trens rodantes a quantia de £ 69.738-0-9 para perfazer 2.000.000 garantidas, ficando, portanto, a gloza desta verba reduzida a £ 83.761-19-3.

Feita tambem esta redução o capital primitivo com garantia de juros despendido até hoje só poderá elevar-se ao maximo de £ 1.846.500, dependente, como ficou dito, da verificação das verbas conservadas.

Quanto ao capital adicional despendido em virtude do decreto de 26 de abril de 1859, salvo tambem a consequente verificação, o Governo de accordo com a Commissão accete o algarismo da Companhia na importancia de £ 651.590-9-6.

Estas duas parcelas elevam todo o capital com garantia de juros á somma de £ 2.498.090-9-7, emquanto não se completar o material rodante.

Cumpre observar que nesta quantia, de £ 2.498.090-9-7, estão incluídas não só a de £ 101.578-9-6, como despesa de engenharia proveniente do contracto celebrado pela Companhia com Mr. Brunlees, mas tambem a de £ 25.665, proveniente das despesas com os empréstimos contrahidos pela Companhia.

Entretanto, a primeira só podia ser levada rigorosamente á verba 4ª da citada clausula 17 do contracto de 1856, verba por conta da qual a Companhia havia despendido com outros serviços quantia superior ao maximo nella fixado, como ficou dito; e a segunda, que fôra glozada pelo Inspector especial nas contas do capital adicional, e que pela clausula 4ª do Decreto n. 2479 de 29 de outubro de 1859, devia correr por conta da Companhia.

Este procedimento demonstra as disposições em que se acha o Governo Imperial de aceitar o que fôr razoavel afim de chegar a accôrdo com a Companhia e terminar esta questão.

Se, apesar diŝto, a Companhia appellar para o Juizo Arbitral, V. S., acceitando-o, regular-se-ha pelo disposto na clausula 2ª do Decreto de 1856, e Avisos deste Ministerio, relativos ao assumpto.

Ficando fixado em £ 2.498.090-9-7 o capital garantido até que seja satisfeita a clausula relativa ao material rodante, sobre esse capital serão calculados d'ora em diante não só os juros, que se houverem de pagar, mas tambem os que até esta data tiverem sido pagos, devendo o excesso entre estes e os que a Companhia tem recebido, ser deduzido nos primeiros pagamentos que se tiver de effectuar.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 27 — DE 23 DE JUNHO DE 1871

Declara que as despesas com as obras da junção dos trilhos da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby com os da Companhia Paulista não podem ser levadas á conta de custeio da Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 27 — Rio de Janeiro, 23 de junho de 1871.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Em solução ao seu officio de 3 do corrente, declaro a V. Ex. que não pôde ser levada á conta de custeio da Estrada de Ferro de Santos a Jundiaby, a despesa que se tem de fazer para o fim de effectuar-se a junção dos trilhos da mesma Estrada com os da linha da Companhia Paulista, á vista do que dispõe o § 6º da condição 17 do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, accrescendo ser nova a obra de que se trata e portanto não poder o Governo Imperial autorisal-a sem permissão do Poder Legislativo.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 4 DE JULHO DE 1871

Nometa o Engenheiro Joaquim de Souza Murta para proceder aos estudos do prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco desde Alagoinhas até Joazeiro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — S/N (Gabinete) — Rio de Janeiro, 4 de julho de 1871.

Tendo resolvido incumbir a Vmce. de proceder aos estudos do traço que melhor convenha ser adoptado para o prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia até o Joazeiro, em suas proximidades nas margens do rio S. Francisco, chamo a sua attenção para o seguinte:

Desde o lugar denominado Alagoinhas, onde actualmente termina aquella Estrada, até o Joazeiro, calcula-se a distancia de 470 kilometros, ou 70 leguas de 3.000 braças.

A direcção geralmente indicada para o prolongamento da Estrada é a do caminho que passa pelos arraiaes de S. João d'Agua Fria, Serrinha a Caeté, villa de N. S. dos Queimados e villa Nova da Rainha.

Entre o rio Caeté, pouco adiante de Alagoinhas e duas leguas abaixo de Agua Fria estão concentradas as principaes difficuldades da linha, em consequencia da série de ondulações mais ou menos elevadas que ahí se apresentam em direcção quasi normal á da Estrada.

De Agua Fria a Serrinha o terreno se presta facilmente á construcção da via ferrea.

Da Serrinha a Queimados póde ella passar por Caeté ou algumas milhas de distancia deste ponto, por terreno menos difficil e menos fertil, segundo informações existentes.

Ambos estes traços deverão ser estudados por Vmce., afim de serem comparados sob o ponto de vista de economia na construcção, e de vantagens para o trafego.

No lugar denominado Queimados, que dista cerca de 235 kilometros de Alagoinhas, isto é, a meia distancia entre este ponto e Joazeiro, tem a linha de atravessar o rio Itapicurú e seguir por elle até a distancia de 13 kilometros mais ou menos, desviando-se para transpor, 24 a 25 kilometros mais adiante, a serra de Itiúba, que offerce mais de uma passagem facil.

Desta serra até a Villa Nova da Rainha ha um pequeno valle, pelo qual a estrada póde continuar sem difficuldade.

Além desta povoação terá a linha de costear a Serra da Saude, seguindo depois pelo Valle do Passo Comprido até cerca de 48 kilometros antes do Joazeiro.

Taes são as indicações geraes pelas quaes deverá Vmce. guiar-se no começo dos seus trabalhos, cumprindo-lhe, entretanto, proceder a reconhecimentos em direcções differentes daquellas sempre que por suas observações ou por informações fidedignas o julgar conveniente com o fim de obter o traço mais economico e mais vantajoso.

Estando a povoação de Joazeiro situada em lugar baixo e sujeito ás inundações do rio, convirá que Vmce. examine se nas suas proximidades não haverá localidades mais apropriadas para termo da Estrada de Ferro.

Nestes estudos deverá Vmce. limitar-se a correr uma linha com as variantes que as circumstancias do terreno e as necessidades do projecto exigirem, empregando a bussola ou o theodolito, como julgar mais conveniente, e deverá ao mesmo tempo proceder ás operações de nivelamento longitudinal e ao apanhamento do esboço topographico da zona percorrida, de modo a poder redigir o projecto preliminar com os orçamentos approximados das despezas de construcção.

Deverá Vmce. tambem ter em vista o seguinte:

1º. Qual o custo de uma via ferrea nas mesmas condições e

da mesma bitola da actual, sendo de 1,60 o limite das rampas, e de 180 metros, o dos raios de curvatura.

2º. Qual o valor de uma via ferrea de um metro de bitola, para a qual poder-se-ha admitir rampas de 1,40 e curvas de 100 metros de raio quando seja indispensavel para evitar avultadas despesas de construcção.

Tanto as plantas da linha como os perfis longitudinaes devem ser feitos na escala de 1:4000, para as distancias horizontaes, e na de 1:400 para as verticaes, referidas todas ao nivel médio do mar.

Estes desenhos serão acompanhados de uma planta geral na escala de 1:40.000, da zona percorrida, e de uma memoria descriptiva e justificativa das principaes disposições do projecto com os orçamentos circumstanciados das despesas de primeiro estabelecimento.

Durante o tempo dos trabalhos de reconhecimento e marcação da linha procurará Vmce. colher informações sobre a cultura, producção e população dos districtos que tiverem de alimentar a via ferrea, e do mais que a possa interessar, afim de remetter de tudo um relatorio circumstanciado a este Ministerio.

Para o desempenho desta importante commissão que o Governo Imperial confia ao zelo e á intelligencia de Vmce., requisitará da Presidencia da Provincia da Bahia os auxilios e providencias que forem necessarios, devendo entender-se com o Engenheiro Fiscal da via ferrea da mesma Provincia, ácerca das informações e esclarecimentos de que careça, conforme nesta data lhe é recommendado que preste.

Deus Guarde a Vmce.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Engenheiro Joaquim de Souza Murta.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 4 DE JULHO DE 1871

Nomeia o Engenheiro João Gomes do Val para proceder aos estudos do prolongamento da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco e da Estrada de Ferro de Paulo Affonso.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — S/N (Gabinete) — Rio de Janeiro, 4 de julho de 1871.

Tendo o Governo Imperial resolvido incumbir a Vmce. de proceder ás explorações e estudos indispensaveis para a determinação do traço que melhor convenha ser adoptado no prolongamento da Estrada de Ferro do Recife para o interior da Provincia de Pernambuco, recommendo-lhe que no desempenho dessa commissão observe o seguinte:

O ponto de partida dos estudos, deverá ser na estação terminal d'aquella via ferrea em demanda do valle do rio Pirangy e em direcção ao sul de Garanhuns, e pelo valle do rio Moxotó ou de alguns de seus affluentes que melhores condições offereça sob o ponto de vista tecnico e commercial ao prolongamento da Estrada.

Verificados que sejam estes estudos, deverá Vmce. proseguir-os até o porto de Jatobá no rio S. Francisco ou mais acima deste ponto até algum outro á margem esquerda do mesmo rio, para que afinal o Governo determine se ahí deve ser o termo da linha ou se no valle de Moxotó.

E' provavel que a extensão desse traço até Jatobá não exceda de 290 kilometros ou 44 leguas de 3.000 braças.

A falta de estudos completos sobre a região que Vmce. tem de percorrer faz com que o itinerario que acima delinhei não possa ser considerado senão como base para a iniciação dos trabalhos de reconhecimento, cujo resultado somente poderá guial-o na escolha do traço que tem de estudar.

Findos que sejam os trabalhos de exploração relativos ao prolongamento da linha acima especificada, deverá Vmce. rever o traço da via ferrea projectada pelo Engenheiro Carlos Krauss para ligar o porto de Jatobá no alto ao de Piranhas no baixo S. Francisco, para cujo fim pela Secretaria de Estado a meu cargo lhe serão entregues os trabalhos organizados por aquelle Engenheiro.

Nestes estudos deverá Vmce. limitar-se a correr uma linha com as variantes que as circumstancias do terreno e necessidades dos projectos exigirem, empregando a bussola ou o theodolito, conforme julgue mais conveniente.

Ao mesmo tempo deverá Vmce. proceder aos trabalhos de nivelamento longitudinal e ao esboço topographico da zona que percorrer, de modo a poder redigir os projectos preliminares e organizar os orçamentos das despezas de construcção.

Nos estudos sobre o prolongamento da via ferrea do Recife deverá Vmce. attender:

1°. Qual o custo de uma via ferrea nas condições da actual e com a mesma bitola, sendo 1,60 o limite das rampas e de 180 metros o dos raios de curvatura.

2°. Qual o de uma outra com um metro de bitola, admittindo-se rampas de 1,40 e curvas de 100 metros de raio, quando fôr imprescindivel para evitar avultadas despezas com a construcção.

Na união que fizer da linha de Jatobá a Piranhas deve Vmce. attender somente a este ultimo caso.

Tanto as plantas como os perfis longitudinaes que Vmce. organizar deverão ser feitos na escala de 1:4000 para as distancias horizontaes e na de 1:400 para as verticaes, em referencia ao nivel médio do mar.

Os desenhos deverão ser acompanhados de duas plantas geraes na escala de 1:40.000, das zonas percorridas e de memorias descriptivas, nas quaes se justifiquem as principaes disposições dos projectos e com orçamentos geraes e circumstanciados das despezas do primeiro estabelecimento.

No desempenho dessa commissão deverá Vmce. colher informações circumstanciadas sobre a producção, cultura e população das zonas que tiverem de alimentar as duas vias ferreas acima mencionadas, para transmittil-as a este Ministerio com os estudos que lhe são recommendados.

Para completo desempenho da importante tarefa que confio ao seu zelo e intelligencia, deverá Vmce. requisitar do Presidente da Província de Pernambuco os auxilios e providencias que forem necessarios, bem como deverá entender-se com o Engenheiro Fiscal da Estrada que se projecta prolongar, afim de que este lhe mostre

todos os esclarecimentos e informações de que carece, como nesta data lhe determino.

Deus Guarde a Vmce.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Engenheiro João Gomes do Val.

AVISO S/N — DE 4 DE JULHO DE 1871

Solicita ao Presidente da Provincia da Bahia prestar ao Engenheiro Joaquim de Souza Murta encarregado do estudo do prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco todo o auxilio necessario ao bom desempenho da commissão que lhe foi confiada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — S/N — Rio de Janeiro, 4 de julho de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Para o prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia não possui o Governo todos os esclarecimentos indispensaveis.

Os trabalhos de exploração entre Alagoinhas e Joazeiro, feitos em 1859 pelo Engenheiro Vivian sob as instrucções do Engenheiro Charles Vignole, limitaram-se a uma viagem de reconhecimento, durante a qual fizeram-se observações astronomicas para a determinação da latitude e longitude de differentes pontos do caminho percorrido, tomando-se tambem as differenças de altitudes por meio de barometros.

Só com estes elementos não é possível conhecer a importancia das despezas que exigirá a construcção da Estrada, nem as condições em que devêrá ser levada a effeito.

E', portanto, necessario que se proceda no terreno ao estudo do melhor traço para o prolongamento de Alagoinhas a Joazeiro ou suas proximidades, e ao mesmo tempo se verifique a conveniencia quanto aos interesses da empreza e da Provincia de estender-se a linha naquella direcção.

Deste estudo resolveu o Governo Imperial incumbir a uma Commissão de Engenheiros, á qual expedi nesta data as instrucções que incluo por cópia.

O que communico a V. Ex. recommendando que preste á referida Commissão todos os auxilios e esclarecimentos que estiverem ao seu alcance.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 28 — DE 5 DE JULHO DE 1871

Sem accôrdo prèvio entre o Superintendente e o respectivo Engenheiro Fiscal não pode ter lugar o augmento de vencimentos dos empregados da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 5 de julho de 1871.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Em resposta ao officio de V. Ex. de 6 de junho, em que informou o do Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy sobre o arbitrio que o Superintendente da mesma Estrada se arroga para augmentar os vencimentos dos respectivos empregados, ou conceder-lhes gratificações; declaro a V. Ex. que, sem desconhecer o direito da Companhia de premiar os serviços importantes por elles prestados ou conceder-lhes gratificações por augmento de trabalho, não pôde o Governo Imperial consentir que tal faculdade seja por elle exercida sem audiencia e accôrdo de seu delegado, porquanto, em virtude da garantia do juro a que se obrigou, tem incontestavel direito de fiscalisar todas as despesas da mesma Estrada.

Cumpra, pois, que o Engenheiro Fiscal exija do Superintendente a relação dos empregados da Estrada, com as declarações dos vencimentos que lhes são abonados; significando-lhe que não serão acceitas suas contas das despesas com o augmento de vencimentos e gratificações sem accôrdo prèvio para com elle.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

AVISO N. 31 — DE 5 DE JULHO DE 1871

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que as verbas impugnadas e pendentes de arbitramento nas contas da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, attingem a libras 22.520-18-11.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 31 — Rio de Janeiro, 5 de julho de 1871.

Com o officio de V. S. datado de 12 de abril proximo findo, sob n. 55, recebi o relatorio da Directoria da Companhia de Estrada de Ferro de S. Paulo apresentado na 23ª sessão ordinaria geral dos accionistas.

Deprehendendo-se do balanço geral annexo ao dito relatorio que as verbas impugnadas e pendentes de arbitramento importam em £ 22.520-18-11, quando só os descontos relativos aos 1º e 2º semestres de 1868 sobem a £ 3.792-16-3, convém que V. S. ministre esclarecimentos sobre a exactidão daquelle algarismo.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N 32 — DE 6 DE JULHO DE 1874

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que devem ser levados a effeito os descontos relativos aos 1º e 2º semestres de 1868 na primeira oportunidade e aceita a continuação do Juizo Arbitral, se a Companhia assim o exigir.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 32 — Rio de Janeiro, 6 de julho de 1874.

Accuso a recepção do seu officio de 27 de abril ultimo, em que, depois de fazer o historico das differentes phases por que tem passado a questão dos descontos relativos aos 1º e 2º semestres de 1868 nas contas da Companhia de Estrada de Ferro de S. Paulo e de expor os motivos que obstaram á continuação do Juizo Arbitral a que tinham sido submettidos os ditos descontos, communico não ter havido compromisso para não proseguir o arbitramento, e pede que este Ministerio indique quaes as questões que, além dos referidos descontos, devem ser sujeitas ao Juizo Arbitral.

Em resposta, declaro a V. S. que deve levar a effeito esses descontos na primeira oportunidade, e aceitar a continuação do Juizo Arbitral se a Companhia assim o exigir, deixando em todo o caso a ella a iniciação do recurso do mesmo Juizo, e conformando-se V. S. com o disposto nos Avisos de 17 de maio do anno passado, e 24 de março ultimo e de 5 do corrente mez.

Sobre as questões de material rodante e fixação do capital garantido dei as instrucções necessarias em Aviso de 22 de junho ultimo, em relação tanto a estas como a outras que se levantam, recommendo a V. S. que limite-se a aceitar o arbitramento quando a Companhia exigir expressamente, depois de esgotados os meios de resolver-as amigavelmente, mas sem quebra de nossos direitos e legitimos interesses.

Por ultimo declaro a V. S. que o arbitramento não pôde ser acceito senão sobre as duvidas que suscitarem-se em referencia ao contracto celebrado com o Governo Imperial, no qual como V. S. sabe, não foram attendidas as questões sobre obras novas, cujas execuções importando augmento do capital ou de juro garantido excede as faculdades do Governo.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 33 — DE 6 DE JULHO DE 1874

Declara que o arbitro desempatador nas questões da Estrada de Ferro de Santos pode recahir sobre pessoa apresentada pela Companhia de notoria e provada inteireza e que a esta qualidade essencial reuna as da imparcialidade, intelligencia e conhecimento sufficiente do Brasil.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 33 — Rio de Janeiro, 6 de julho de 1874.

Em solução ao officio de V. S. de 27 de abril ultimo, declara a V. S. que a recommendação feita no Aviso de 24 de março p. p. relativamente á conveniencia de ser o arbitro desempatador designado pela sorte, afim de que o arbitramento se conclua no Brasil, foi apenas a manifestação de um desejo que mantenho, mas cuja realisação não póde comportar meios que não forem compatíveis com a posição do Governo, ficando tudo dependente do prudente arbitrio e direcção de V. S., que se guiará sempre segundo lhe aconselharem as circumstancias occurrentes.

Realisada a hypothese de ser necessario o arbitro desempatador, se a Companhia propuzer pessoa de notoria e provada inteireza que mereça toda a confiança a V. S., e a esta qualidade essencial reuna as da imparcialidade, intelligencia e conhecimento sufficiente do Brasil, nenhuma razão haverá para não accetá-la, salvo se exigir remuneração excessiva por este trabalho.

Se, porém, o que não é muito para acreditar, a Companhia pedir que V. S. proponha o 3º arbitro, deverá V. S. indicar algum brasileiro residente no Imperio, que reuna tambem condições taes que possa inspirar toda a confiança á Companhia.

Convirá, porém, que V. S. se apresse em propôr o 3º arbitro, procedendo-se ao sorteamento na forma do contracto de 26 de abril de 1856, se não fór acceto pela Companhia, e se o que esta apresentar á approvação de V. S. não estiver nas condições mencionadas.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

LEI N. 1953 — DE 17 DE JULHO DE 1871

Abrindo um credito de 20.000:000\$000, para o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e dando providencias para o das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Thesouro Nacional.

A Princeza Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, Faz Saber a todos os subditos do Imperio que a Assembléa Geral Decretou e Ella Sancionou a Lei seguinte:

Art. 1º. E' aberto ao Governo um credito de 20.000:000\$000, para completar a quarta secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e prolongar a mesma Estrada até a Lagóa Dourada, na Provincia de Minas Geraes.

Art. 2º. O Governo fica tambem autorizado para:

§ 1º. Contractar com as Companhias das Estradas de Ferro do Recife a S. Francisco, da Bahia ao Joazeiro e de S. Paulo o resgate das mesmas Estradas por titulos da divida publica, comtanto que o dispendio annual com os respectivos juros e amortisação não exceda a importancia da garantia concedida a cada uma das ditas Companhias.

§ 2º. Prolongar por secções as Estradas de Ferro mencionadas no paragrapho antecedente, segundo o traço que for julgado mais conveniente por estudos a que se procederá desde já, podendo despende annualmente em cada uma dellas a quantia de réis 3.000:000\$000.

§ 3º. Mandar verificar e completar os estudos feitos de uma linha ferrea que ligue os pontos navegaveis do alto ao baixo São Francisco; e mandar estudar o systema completo de viação e levantar a carta itineraria do Imperio, applicando para este fim no primeiro anno até a quantia de 200:000\$000.

Art. 3º. O Governo fica autorizado a deduzir do producto do emprestimo contrahido ultimamente em Londres a somma de réis 20.000:000\$000 para as despezas de que trata o art. 1º e a fazer quaesquer operações de credito para as despezas de que trata o artigo 2º, quando sejam insufficientes os fundos consignados nas Leis do Orçamento.

Art. 4º. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Manda, portanto, a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém. O Secretario de Estado do Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio do Rio de Janeiro, aos dezeseis de julho de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

ESTRADA DE FERRO DE D. PEDRO II (*)

Achando-se na sala immediata o Sr. Ministro da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, foram sorteados para a deputação que o devia receber os Srs. Barão de Camargos, Figueira de Mello e Duque de Caxias, e, sendo o mesmo Sr. Ministro introduzido no salão com as formalidades do estylo, tomou assento á direita do Sr. Presidente.

Continuou a 2ª discussão, que havia ficado adiada na sessão do anno passado, do art. 1º da proposta de 35.000:000\$ para a terminação da Estrada de Ferro de D. Pedro II, com o parecer sob letra K da Commissão de Orçamento de 1870.

O SR. SARAIVA: — Sr. Presidente, comecei perguntando ao nobre Ministro da Agricultura se S. Ex. sustenta em todas as suas partes o credito que está em discussão.

O SR. PRESIDENTE: — O que está em discussão é o art. 1º e seus paragraphos mas na discussão do primeiro artigo o regimento permite fallar-se em geral.

O SR. SARAIVA: — Estou persuadido de que, em vista da discussão havida no anno proximo passado ácerca desta proposta, o

(*) Publicamos excepcionalmente este importante debate occorrido no Senado por occasião da discussão do credito a que se refere a lei n. 1953, de 17 de Julho de 1871.

Ministerio actual necessariamente ha de modificar o pensamento de seu antecessor. O nobre ex-Ministro da Agricultura disse o anno passado que não precisava dos 35.000:000\$ para concluir a 4ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e que da quantia pedida gastaria 9.000:000\$ com o prolongamento da 3ª Secção até Cachoeira. Provincia de S. Paulo, e 26.000:000\$ com o prolongamento do tronco do referido caminho até Macahubas no rio das Velhas.

Se a proposta do Governo. Sr. Presidente, para cuja execução se pede o credito de 35.000:000\$, tivesse por fim concluir as 3ª e 4ª Secções da Estrada de Ferro de D. Pedro II; se a proposta tivesse mesmo por fim prolongar essas Secções, ou o tronco principal do caminho de ferro de D. Pedro II, de forma a ligar ao littoral os centros mais industriosos da Provincia de Minas Geraes, e suas cidades mais importantes, poderia ser menos impugnada e merecer até certo ponto nossa acquiescencia. Mas a proposta resolve já uma questão importante, e resolve-a no sentido menos conveniente aos interesses geraes do Imperio, e mesmo aos interesses especiaes da propria Provincia de Minas. Declaro alto e bom som que não entro neste debate inspirado somente pelo amor de minha Provincia. Ninguem mais do que eu desejava vêr todas as Provincias do Imperio prosperas e ricas. Mas o que me repugna acceitar é o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II a Macahubas nas circumstancias actuaes.

Estou persuadido de que um dia, quando o Brasil quizer ter uma linha completa de comunicação para o norte, essa Estrada ha de chegar ao rio de S. Francisco; mas na actualidade me parece isso um erro, erro muito dispendioso e que envolve uma injustiça às Provincias que tem mais direito a vêr suas estradas chegarem ao S. Francisco antes de lá ir a de D. Pedro II.

Para demonstrar esse erro não tenho necessidade de verificar hoje se estão ou não completos os estudos technicos e indispensaveis para a solução das seguintes questões muito debatidas no anno passado, isto é. se o prolongamento até o rio das Velhas deve partir de Entre-Rios ou do Pirahy; se o valle do Parahyba está ou não estudado pelo Sr. Liáis; se o valle do rio Doce deve ser tambem examinado como elemento da questão do melhor trajecto para o rio das Velhas ou para Macahubas. Meu fim hoje é diverso, é mostrar que é um erro levar de preferencia, como se quer levar, a Estrada de Ferro de D. Pedro II até Macahubas, e com o fim de fazel-a servir aos interesses das populações do S. Francisco.

Peço, portanto, licença ao Senado para examinar as seguintes questões: o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II até Macahubas é um interesse mineiro? O prolongamento desta Estrada até Macahubas é do interesse das povoações do rio de São Francisco? Este prolongamento ainda é um interesse geral do Imperio? A todas estas questões respondo: não. O prolongamento que se projecta não é nem um interesse mineiro, nem um interesse das povoações do rio de S. Francisco, nem o interesse geral do Imperio.

Não é um interesse mineiro. Sr. Presidente, porque Minas lucrará muito com metade desta Estrada, se ella seguir direcção conveniente á sua grande lavoura; mas pouco ou nada lucrará com uma Estrada para o S. Francisco, pois quem poderia lucrar com esse caminho era a população daquelle grande rio; mas esta perde e não lucra, se em vez da Estrada da Bahia chegar ao S. Francisco, fór a Estrada do Rio de Janeiro que chegue lá. O interesse mineiro está em cousa diversa do projectado e está em que suas

povoações importantes, seus centros industriais se liguem ao Rio de Janeiro pela melhor forma. E porque, senhores, se o Governo quer somente beneficiar a Província de Minas não ha de ser franco? Para que ha de tomar o rio de S. Francisco como pretexto, quando seu fim, isto é, o fim daquelles que inspiram neste assumpto os Ministerios não é senão levar a Estrada de D. Pedro II até certos e determinados pontos da Província de Minas?

Porque não terá o Governo a esse respeito uma linguagem digna de si, e não nos ha de dizer o seguinte: "Minas é uma grande Província, um grande centro de produção, tem o direito de ver sua capital e suas cidades importantes unidas ao littoral, e precisa de ligar ao camião de ferro D. Pedro II seus mais importantes centros de produção? Pois bem. Eu venho pedir-vos dez, vinte, trinta mil contos para levar a effeito esse pensamento". Porque fazer esse melhoramento a Minas encapotadamente? Eis o que não posso tolerar, porque amo a franqueza e lealdade antes de tudo.

O SR. ZACARIAS: — Apoiado.

O SR. SARAIVA: — Será um interesse das povoações marginaes do S. Francisco o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II até Macahubas? E' facil de ver que não, Sr. Presidente; as povoações do S. Francisco tem interesse em descer rio abaixo; não tem interesse em arcar com as immensas difficuldades da grande correnteza daquelle rio, porque isso augmenta extraordinariamente as despesas do transporte dos generos de exportação. A população do S. Francisco tem interesse em levar os seus productos por uma Estrada de menor distancia, e não de levar-os 60 leguas pelo rio das Velhas até Macahubas, lutando ainda com as difficuldades de um rio quasi innavegavel para tomar uma estrada de ferro a mais longinqua e a mais distante do littoral.

Se considerarmos a Estrada que combato como uma Estrada politica, minhas observações seguramente não terão a mesma força; mas ninguem dirá que nós procedemos hoje em relação ás nossas vias ferreas, movidos por considerações politicas, porque não temos ainda capitães, não temos ainda recursos para ligar por meio de vias ferreas o norte ao sul do Imperio. Portanto, ninguem póde discutir esta proposta sem considerar a via ferrea que se quer prolongar sob o ponto de vista industrial e sob este ponto de vista ella não resiste á menor analyse.

Será um interesse geral do Imperio o prolongamento da Estrada de Ferro até Macahubas? Nego ainda, Sr. Presidente, que o interesse do Imperio esteja no prolongamento desta Estrada até Macahubas, e para demonstrar minha proposição permita o Senado que eu faça mais extensas observações.

Quando principiou no paiz a febre de melhoramentos materiaes, duas Estradas de Ferro disputavam o rio de S. Francisco: a do Rio de Janeiro nunca cogitou disso. As Estradas que tinham por objectivo o rio de S. Francisco eram a da Bahia e a do Recife. Os nobres Senadores da Bahia e Pernambuco, que eram então Deputados, como eu, sabem quanto nos custou esse melhoramento para aquellas duas Provincias. Por fim obtivemos-o com a razão expressa de que essas Estradas se destinavam ao rio de S. Francisco; de que essas Estradas não tinham tanto por fim o interesse immediato das Provincias que ellas deviam percorrer, como o grande interesse de ligar ao littoral um milhão de habitantes quasi separados do Imperio, e uma extensa região.

Entre essas duas Estradas havia uma (a de minha Província),

que não tinha e não podia ter outra ambição senão chegar ao rio de S. Francisco, porque, como mostrarei daqui a pouco, a Estrada de Ferro de D. Pedro II pôde se enriquecer se não fôr ao rio de S. Francisco e ha de empobrecer-se indo a esse rio: a Estrada do Recife pôde enriquecer-se indo ao seu objectivo actual, se não achar a da Bahia como concurrente, mas se ha de empobrecer tambem se, dirigindo-se para S. Francisco, encontrar a da Bahia como concurrente: a unica Estrada que pôde ter a ambição de prosperar chegando ao rio de S. Francisco, é a da Bahia.

O SR. CUNHA FIGUEIREDO: — E a de Pernambuco.

O SR. SARAIVA: — Se não achar a concurrencia da Estrada da Bahia.

Portanto, Sr. Presidente, a questão que nós devemos resolver agora é a seguinte: qual das tres Estradas servirá melhor aos interesses das povoações de S. Francisco? Ou antes, toda a discussão que não tiver por fim o estudo comparativo dessas tres Estradas em relação ao seu ponto objectivo, o rio de S. Francisco, é uma discussão que não aproveita; e depois desse estudo comparativo, segue-se a necessidade de examinar-se tambem qual é a vantagem de cada uma dellas, o qual será o ponto cardeal da questão.

Ora, para fazer-se esta comparação é preciso examinar em primeiro lugar qual das tres Estradas de Ferro pôde atingir o alvo, percorrendo menor numero de leguas; em segundo lugar qual a que, para chegar ao rio de S. Francisco, fará uma despeza menor; em terceiro lugar qual é aquella que pôde trazer ao littoral os productos do rio de S. Francisco com menor dispendio, e em quarto lugar qual a que não pôde ter outro destino senão o de chegar ao rio de S. Francisco. O exame destes pontos esclarecerá perfeitamente o debate, e o que só sinto é que não possa desenvolver os como outros o poderiam fazer.

Sr. Presidente, acerca das distancias e de outros elementos desta questão, eu tenho aqui em mão um livro precioso que sahio publicado este anno, o *Anuario Industrial*, feito por um dos nossos mais distinctos lentes da Escola Militar (*muitos apoiados*); são estes os dados de que pretendo servir-me nesta discussão, porque são verificados por uma intelligencia superior, o Sr. Dr. Borja Castro.

O SR. POMPEU: — Apoiado.

O SR. SARAIVA: — Da Jequitiaia ao Joazeiro tem a Estrada de Ferro da Bahia 90 leguas, 20 estão feitas, resta a fazer-se 70. A Estrada de Ferro do Recife a Boa-Vista, ponto terminal, de que não farei caso, porque para ella concorrer com a da Bahia é preciso ir a Petrolina, defronte do Joazeiro, e 22 leguas acima da Boa Vista, terá de percorrer mais de 120 leguas.

O SR. PARANAGUÁ: — Muito mais.

O SR. SARAIVA: — Consequentemente, a Estrada do Recife para atingir o mesmo ponto terminal a que deve chegar a da Bahia, tem de prolongar-se mais trinta leguas do que esta.

O caminho de ferro de D. Pedro II para chegar a Macahubas, tem de prolongar-se ainda de 70 a 80 leguas, e fica ainda distante do rio S. Francisco outro tanto.

Assim, a Estrada para o S. Francisco por Minas deve ter uma extensão de mais de 180 leguas, sendo quasi cento e vinte de caminho de ferro, e sessenta a setenta de rio, reputado até agora inlavegavel para embarcações de calado regular.

Pergunto ao Senado e a todos que conhecem nosso paiz se pôde haver duvida acerca do melhor direito do caminho de ferro da Bahia

a chegar ao S. Francisco em relação á distancia? Deixo aos que me ouvem a resposta.

Examinarei agora o 2º ponto. A Estrada da Bahia é ou não a que póde chegar ao S. Francisco com menor dispendio?

Os exames a que se tem procedido mostram que as Estradas da Bahia e Recife podem chegar ao S. Francisco com um dispendio relativamente diminuto.

Não ha, em todo o trajecto dessas duas linhas, obras de arte importantes, nem tunneis, nem pontes dispendiosas, e nem profundas e consideraveis excavações; e sei por conhecimento pessoal, (porque já percorri grande parte da região por onde deve passar a Estrada da Bahia— que em algumas dezenas de leguas de taboieiros apropriados á criação do gado, existem planicies sobre as quaes se podem assentar trilhos depois de insignificantes movimentos de terra.

O SR. PARANAGUÁ: — Apoiado.

O SR. SARAIVA: — A maior difficuldade do traçado da linha da Bahia consiste em atravessar as encostas da serra de Itiuba, cuja continuação vac formar a cachoeira de Paulo Affonso.

O SR. FERNANDES DA CUNHA: — Ha meios de passar esse lugar por terreno plano.

O SR. SARAIVA: — Pois bem. Se já está neste lugar descoberta uma passagem por terreno plano...

O SR. BARÃO DE COTEGIPE: — Está verificada esta passagem sem difficuldade.

O SR. SARAIVA: — ... fica fóra de duvida que as duas Estradas do Norte não encontram difficuldades em seu trajecto para o S. Francisco.

Estará nestas circumstancias o caminho de ferro de D. Pedro II?

Se essa Estrada passa, como dizem seus apologistas, por lugares apropriados á plantação do café, deve atravessar terrenos muito montanhosos, e sabe-se que ella deve atravessar duas grandes condilheiras, as Vertentes e a Mantiqueira.

O que se pede para chegar a Macahubas mostra a importancia das difficuldades que ella tem a vencer, pois se pede o duplo da quantia indispensavel para que a Estrada da Bahia chegue ao Joazeiro.

Portanto as difficuldades da construcção da Estrada de D. Pedro II são excessivamente superiores ás difficuldades das estradas do Recife e S. Francisco.

O SR. BARÃO DE COTEGIPE: — Basta comparar-se o preço dos respectivos orçamentos.

O SR. SARAIVA: — Já se vê, Sr. Presidente, que sob o segundo ponto de vista formulado por mim, a estrada de ferro da Bahia, como a do Recife, leva de vencida a estrada do Rio de Janeiro.

Vejamos o terceiro ponto: qual a Estrada que póde trazer ao littoral os productos com menor custo. A' vista do que tenho dito é facil a conclusão; se a Estrada da Bahia é de menor distancia e a que se póde fazer por menos custo, segue-se que é aquella que póde trazer os productos com menor despeza.

Examinemos agora a quarta hypothese: qual das Estradas é aquella que não póde ter futuro, que não póde medrar sem que chegue ao S. Francisco. E' seguramente, ainda a da Bahia.

Nós sabemos, senhores, que a Estrada de Ferro de D. Pedro II está em caminho de grande prosperidade. Ainda ha pouco verificamos que ella já tem de renda liquida mais de 2.800:000\$, e além

disso é a predilecta do Governo central, porque liga á Côrte provincias de grande importancia. É uma Estrada que, seguindo para S. Paulo, seguindo para o norte e sul de Minas, ligará á Côrte centros industriaes importantes e assim augmentará sempre sua renda. Nós todos devemos pedir a Deus que nos dê vida para vermos a Estrada de Ferro de D. Pedro II chegar a todos os centros industriaes de Minas e S. Paulo que estão adiante della. Essa Estrada, portanto, pôde por muitos annos augmentar a sua renda liquida prosperando sempre sem se importar com o rio de S. Francisco.

A' Estrada do Recife acontece quasi a mesma cousa. Nós sabemos, Sr. Presidente, que o sertão de Pernambuco é arido, menos fértil do que o sertão de minha Provincia, mas que a parte central da Provincia de Pernambuco, aquella que fica entre a zona superior, (a do sertão) e a zona do assucar (littoral), produz algodão que entra no mercado como um dos de melhor qualidade. Portanto, a Estrada de Ferro do Recife pôde seguir para essa zona algodoeira, pôde ramificar-se para differentes pontos, pôde approximar-se da industrial e importantissima Provincia do Ceará.

O SR. POMPEU: — Apoiado.

O SR. PARANAGUÁ: — E das Alagoas.

O SR. SARAIVA: — Pôde entrar pelas mattas d'Agua Preta, pôde finalmente caminhar muito e por longos annos, prosperando sempre, sem ter necessidade de chegar ao rio de S. Francisco.

O SR. BARÃO DE COTEGIPE: — Disso estão elles convencidos.

O SR. SARAIVA: — Farão mal se a levarem lá antes de percorrer ella os pontos que indiquei. Portanto, a Estrada do Recife tambem tem muito futuro sem chegar ao rio de S. Francisco. Mas vejamos agora, senhores, se isso que acontece á Estrada de Ferro de D. Pedro II, se isso que se dá em relação á Estrada de Ferro do Recife acontece á Estrada de Ferro da Bahia.

Senhores, peço licença para fazer a historia resumida da Estrada de Ferro da minha Provincia. Receio cansar a paciencia do Senado, mas a questão é importante e precisa de ser esclarecida.

(Apoiados.)

Quando se tratou da Estrada de Ferro da Bahia, duas opiniões surgiram a proposito do ponto de partida dessa Estrada. Nessa época os dous homens mais influentes da Bahia eram os dous nobres Senadores que eu vejo nas extremidades do banco que está do meu lado esquerdo.

O SR. ZACARIAS: — Estão nas extremidades...

O SR. SILVEIRA LOBO: — Mas um é derrotado.

O SR. BARÃO DE S. LOURENÇO: — Apoiado.

O SR. SARAIVA: — Quero fallar dos Srs. Barões de S. Lourenço e Cotegipe. O Sr. Barão de S. Lourenço, então Ministro do Imperio, entendia que a Estrada da Bahia devia partir do municipio de S. Francisco, para percorrer logo nas dez ou doze primeiras leguas a parte mais fértil, e mais assucareira da Provincia.

O SR. F. OCTAVIANO: — Não indo ao S. Francisco era o que convinha.

O SR. SARAIVA: — Estou expondo as opiniões dos nobres Senadores. Entendia o Sr. Senador pela Bahia que está da parte de cá...

O SR. ZACARIAS: — Mais chegado a nós phisicamente.

O SR. SARAIVA: — ... que a Estrada devia começar nas proximidades da villa de S. Francisco, atravessar o municipio de Santo Amaro, passar entre a feira de Sant'Anna e Alagoinhas e dirigir-se

para o S. Francisco. Mas o outro nobre Senador, então Presidente da Província da Bahia, tinha opinião opposta. O Sr. Barão de Cotegipe, se me não engano, entendia, e na minha opinião entendia bem...

O SR. ZACARIAS: — Apoiado.

O SR. BARÃO DE COTEGIPE: — Ainda hoje entendo assim.

O SR. SARAIVA: — ... que a verdadeira Estrada do rio de São Francisco, a Estrada que devia ligar a parte central do Imperio ao littoral não devia partir do interior da Província, e sim da capital.

O SR. ZACARIAS: — Nesta parte estou com o extremo opposto.

O SR. SARAIVA: — E' certo que os que assim pensavam teem reconhecido que a Província perdeu com essa direcção que levou a Estrada. Mas quem poderia dizer então que no anno de 1870 ainda a nossa Estrada se achasse em Alagoinhas sem proveito para o Imperio, e para a Província da Bahia?

O SR. BARÃO DE COTEGIPE: — E servindo isso para seu des-credito.

O SR. SARAIVA: — Estava eu no Ministerio, quando se tratou de organizar a Companhia que devia tomar a si a execução do ajuste celebrado com o Sr. Desembargador Muniz Barreto.

E já que fallo neste distincto cavalheiro permitta o Senado que recorde mais uma vez os serviços que elle prestou á Província da Bahia naquella quadra, e pelos quaes só teve em recompensa a cegueira que o inutilisou para o resto de seus dias.

Por occasião de organizar-se a Companhia escreveu-se de Londres ao Sr. Marquez de Olinda, e se affirmou: que se não poderia fazer nada em relação á Estrada da Bahia, se ella não partisse da capital da Província, porque os capitalistas inglezes não comprehendiam como podia partir do reconcavo á Estrada que devia ligar ao littoral uma região tão vasta, como era o S. Francisco.

Foi esta a razão principal que moveu aquelle illustre e venerando ancião a fixar a capital como ponto de partida para a Estrada de Ferro da Bahia ao Joazeiro.

Pelo que acabo de dizer comprehende-se perfeitamente, senhores, que logo no começo de sua execução a Estrada da Bahia desligou-se de todos os interesses provinciaes para attender somente aos intereses do Imperio ligando-se ao rio de S. Francisco. (*Apoiados.*) Esta circumstancia tem sido sempre esquecida e eu a recorde para mostrar aos nobres Senadores que é preciso que elles estudem a razão porque a Estrada da Bahia esterilizou-se, e mostrem por ella algum interesse, metado somente desse interesse que os move a pedir 35.000:000\$ para levar a Estrada de Ferro de D. Pedro II a um ponto que a póde esterilizar em vez de enriquecê-la.

O SR. PARANAGUÁ: — Com metade desta quantia leva-se ao rio de S. Francisco á da Bahia.

O SR. SARAIVA: — Temos, pois, que ao passo que a Estrada de Ferro do Rio de Janeiro tem grande futuro sem ir ao S. Francisco, ao passo que a Estrada do Recife póde prosperar sem ir áquellas regiões, a da Bahia não tem futuro algum se não fôr até lá.

E para onde poderia ella ir, Sr. Presidente? Eu sinto não ter aqui o mappa topographico das regiões percorridas pelo São Francisco.

O SR. F. OCTAVIANO: — Isso prova que estamos discutindo sem esclarecimentos.

O SR. SARAIVA: — Servir-me-hei, porém, do pequeno mappa

feito pelo Sr. Borja Castro e que vem no seu *Anuario Industrial*, e de meus conhecimentos dos lugares em questão.

Para onde poderia proseguir a Estrada da Bahia? Poderia ir buscar productos do lado direito? Encontraria terrenos pouco férteis, e logo o mar.

No lado esquerdo, encontraria ainda os municipios de Santo Amaro, de S. Francisco e da Cachoeira, que tem seus rios, e estes sahida natural para o mar. Iria para Inhambupe? Mas em Inhambupe não encontraria ella futuro, e já esse municipio della se utiliza e promette ser um de seus melhores freguezes. Poderia ir para Sergipe? Não: porque Sergipe não havia de abandonar seus rios, e seus portos de mar para que seu assucar tivesse a honra de andar de 30 a 40 leguas pela Estrada de Ferro. Para onde, pois, ha de proseguir a Estrada de Ferro da Bahia? Para o rio de S. Francisco, é o seu ponto objectivo, o seu destino irrecusavel, e a sua salvação.

Creio, Sr. Presidente, ter provado, ainda que rapidamente, que a preferencia da Estrada da Bahia para ir ao S. Francisco, é clara; mas peço licença ao Senado para fazer ainda algumas observações que a meu ver não podem deixar de decidir todos os homens de criterio a votar pela continuação e continuação urgente da Estrada de Ferro da Bahia ao Joazeiro.

A Estrada da Bahia despendeu 16.000:000\$ e o Governo faz actualmente o serviço do juro desses 16.000:000\$ com o despendio annual de 1.120:000\$. Este onus promette continuar, porque, como já mostrei, a Estrada da Bahia não tem para onde ir senão para o rio de S. Francisco, e as industrias dos tres ou quatro municipios que fornecem a essa Estrada seus productos, não podem, como sabem os nobres Senadores pela minha Provincia, desenvolver-se muito, porque os terrenos desses municipios não são os mais apropriados para a cultura da canna. Portanto, não continuando a Estrada de Ferro da Bahia até ao S. Francisco, Brasil pagará perpetuamente 1.120:000\$ por anno, sem que o Imperio aproveite, sem que a Provincia da Bahia em geral lucre, porque somente dous, tres ou quatro municipios que não são os mais ricos e férteis da Provincia aproveitam-se do caminho de ferro.

Vejamos agora, Sr. Presidente, o que acontecerá, se a Estrada de Ferro da Bahia seguir até ao Joazeiro.

Eu vou figurar a peor de todas as hypotheses para fazer então uma pergunta ao Senado. Supponha-se que a Estrada de Ferro da Bahia levada até o Joazeiro não dará um vintem para o serviço dos juros da nova secção que se tem de fazer; supponha-se mais que (acabada a 2ª secção, isto é, a parte que vai de Alagoinhas ao S. Francisco— a 1ª secção, a actual, e a 2ª (de Alagoinhas ao Joazeiro) não darão absolutamente o juro dos capitães empregados. É a peor hypothese que posso figurar, mas quero figurar-a assim para que se não diga que vivemos de illusões.

Verifiquemos agora o onus annual do serviço de juros de toda a linha.

Na secção da Estrada de D. Pedro II feita em cima da serra, em terrenos muito accidentados, a nossa engenharia, a engenharia brasileira, a quem o Sr. Borja Castro fez um elogio merecido, tem realisado economias consideraveis. Nas secções mais difficeis o kilometro tem regulado 60:000\$, e a legua 360:000\$. Calcular a legua da Estrada da Bahia em 360:000\$ seria um despropósito, porque

nella tudo é facilidade, enquanto que nas 3^a e 4^a secções do caminho de ferro de D. Pedro II tudo é difficuldade.

Calcularei, pois, a legua em 250:000\$, o que é ainda um preço muito subido. Mas quero perder-me por excesso de despeza, e não por diminuição de onus do Governo.

Tomando por base a quantia de 250:000\$ para cada legua da Estrada da Bahia temos que as 70 leguas restantes nos custariam 17.500:000\$000. Pois bem, faço a quantia subir ainda e dou para todas as despezas com as setenta leguas da Estrada da Bahia réis 20.000:000\$000.

Podemos tomar em Londres essa quantia a 5 %.

O SR. RIBEIRO DE LUZ: — A 5 % nunca tomamos dinheiro.

O SR. SARAIVA: — Pois bem. Seja a 6 %: 20.000:000\$ a 6 % pagam 120:000\$ de juros annualmente.

Se com a 1^a secção (20 leguas) pagamos 1.120:000\$ de juros com as 90 leguas pagaremos portanto 2.320:000\$ de juros, isto é, um pouco mais do duplo do que pagavamos somente por 20 leguas.

Verificado o augmento do onus que teriamos nas circumstancias as mais desfavoraveis, e que figurei intencionalmente, pergunto ao honrado Presidente do Senado, a todos os nobres Senadores, o que mais convém ao Brasil:

Pagar 1.120:000\$ para custear uma Estrada de 20 leguas, e que não influe absolutamente na prosperidade da Provincia da Bahia, ou pagar 2.320:000\$ para ligar ao littoral, a um porto magnifico: ao extenso valle do S. Francisco e de seus confluentes?

O que é melhor? Vinte leguas de Estrada de Ferro por réis 1.120:000\$ de despeza annual, ou 90 leguas de caminho de ferro, 600 leguas de navegação aproveitadas por essas 90 leguas de Estrada de Ferro, e tudo isso pelo augmento de despeza annual de 1.200:000\$000?

Se houvesse alguém, Sr. Presidente, tão indifferente ás regiões do S. Francisco, e que opinasse por uma despeza menor para não augmentar os nossos encargos, eu lhe diria ainda: Vede que a prosperidade do grande valle do S. Francisco, derivada dessa despeza de 1.200:000\$ annuaes, ha de fazer entrar em nossas estações fiscaes mais do que essa quantia, e então ganharemos em receita o que despendemos por não acharmos compensação nas estações do caminho de ferro.

No Brasil, senhores, ainda se não calculou bem a influencia dos caminhos de ferro na prosperidade geral do Imperio, e no augmento de suas rendas.

Tomae, por exemplo, essa mesma Estrada da Bahia que nada rende, e verificareis que o progresso ainda que pequeno dos municipios a quem ella serve, já tem concorrido para o augmento de nova receita. Os proprietarios daquella zona são hoje mais ricos, ganham mais, e despendem mais de fórma que não é exacto dizer-se que o Governo despende exactamente 1.120:000\$ com a Estrada da Bahia, porque, pelo menos, ella terá augmentado a renda da Alfandega da Bahia em algumas dezenas de contos de réis. Ha ainda uma observação a fazer, porém essa observação eu a farei a homens de coração. A despeza de 1.200:000\$ annualmente não será útil se com ella tivermos extinguido de uma vez a fome dos nossos centros da Bahia e Pernambuco?

Pois bem, senhores, acaba a Estrada da Bahia, e vós vos habilitareis para conduzir até o interior da Bahia, de Pernambuco e

dê Minas, grandes fornecimentos de viveres, quando as secças flagelarem de novo nossos sertões, o que se dá periodicamente.

Esta Estrada servirá ainda para desenvolver a industria em toda a margem do S. Francisco e de seus afluentes, e tornar mesmo superfluos os recursos enviados do littoral para o interior nesses períodos distantes, porém certos, de secças no interior do Imperio.

Ligar, pois, a um grande porto a immensa região do S. Francisco: desenvolver e augmentar essa via ferrea com seiscentas e tantas leguas de navegação desse grande rio, e dos seus afluentes, me parece a vantagem incontestavel do melhoramento que eu peço com a maior convicção dos beneficios que promette ao Imperio.

O Sr. CUNHA FIGUEIREDO: — Alguns dão uma navegação de oitocentas e tantas leguas.

O Sr. SARAIVA: — Mas eu calculei somente a navegação franca e sem perigos.

Mas, Sr. Presidente, eu figurei, como disse, a peor hypothese; agora devo figurar a hypothese justa, razoavel, e chamar para ella a attenção dos nobres Senadores.

E' natural que os productos e os passageiros do rio S. Francisco, percorrendo inteira a 1ª Secção, actualmente feita, deixem nella um rendimento que a liberte da garantia de juros, ficando somente sujeita a esta garantia a nova secção: ora, se esta hypothese justa e razoavel se verificar, segue-se que com a despeza que actualmente fazemos, em vez de termos 20 leguas de estrada que não aproveitam a ninguem, teremos 90 leguas de estrada e 500 ou 600 de navegação franca, e que serão aproveitadas por uma grande população que habita as Provincias de Pernambuco, Piahy, Minas, Goyaz, e que se podem utilizar desses grandes meios de communição.

Já vê, portanto o Senado que não posso deixar de ter uma convicção forte, inabalavel a respeito do direito que a Provincia da Bahia tem de ver sua Estrada chegar ao seu posto objectivo.

E, Sr. Presidente, o que é de admirar é que nós bahianos, não tenhamos feito para conseguir esse resultado dez vezes mais do que temos feito. Repete-se muitas vezes que o maior bairrista desse Imperio é o bahiano, e eu acho que é o contrario; que o bahiano é o menor bairrista deste Imperio. O bahiano vive bem em toda parte; se vem para o Rio de Janeiro e aqui se demora alguns annos, está fluminense; se vae para Minas está mineiro, sem esquecer nunca, é verdade, a Bahia, porque realmente não se pôde esquecer a terra em que se nasceu e se tem parentes e amigos de infancia.

Tem-se dito que em todos os Ministerios entram bahianos e realmente tem sido assim, não porque não haja homens de talento e illustração em todas as Provincias, mas porque circumstancias diversas teem dado esse resultado.

O Sr. BARÃO DE COTEGIPE: — E é por isso que não temos esse melhoramento.

O Sr. SARAIVA: — Observo que os bahianos influem extraordinariamente nos negocios publicos, e ainda hoje vejo na presidencia do Conselho um bahiano, sendo que no Ministerio passado havia nada menos de dous bahianos, cada qual mais influente em seu partido. Entretanto, Sr. Presidente, apesar de nosso bairrismo, apesar deste vicio que todos nos dão, os bahianos são os primeiros a virem discutir este credito em favor de Minas, quando elles

sabem muito bem que sua Provincia precisa que sua Estrada continue até ao rio de S. Francisco.

Este facto prova que nós não nos movemos por bairrismo, e prova mais que nós temos uma generosidade um pouco maior do que devemos ter, porque, para não mostrar bairrismo, deixamos que os Directores da Estrada de Ferro de D. Pedro II levem essa Estrada para os pontos mais inconvenientes, sem se recordarem de que gastam inutilmente dinheiros que seriam aproveitados com o prolongamento da via ferrea da Bahia. Não devemos ter bairrismo; mas é preciso que não representemos um papel que não nos fica bem.

Ainda, senhores, uma observação.

Não é a engenharia quem indica ao commercio o que lhe convém mais. Os estudos technicos são os que pertencem ao Engenheiro, que observa as difficuldades dos traçados, das diversas Estradas, e indica o mais facil e o mais conveniente sob o ponto de vista da despeza e da facilidade do transporte.

Os povos do nosso interior conhecem e apontam desde tempos immemoriaes qual o porto do S. Francisco, por onde devem ser abastecidos, e pelo qual devem enviar para o littoral os seus productos.

Pergunto ao Senado qual foi sempre a Estrada commercial dos habitantes das margens do S. Francisco? Qual foi sempre o emporio do commercio do S. Francisco? O Joazeiro. Isto é sabido por todos, Sr. Presidente; não é a Provincia de Minas por nascer o rio de S. Francisco na serra das Canastras, que está no uso e gozo daquelle rio. Da sua navegação estamos nós de posse desde tempos immemoriaes por estar o Joazeiro na Provincia da Bahia.

O Sr. PARANAGUÁ: — A maior parte navegavel do rio.

O Sr. FERNANDES DA CUNHA: — E' a Provincia que elle banha em maior extensão.

O Sr. SARAIVA: — E' todo navegavel, á excepção da pequena cachoeira, a do Sobradinho, que é uma pequena difficuldade.

O Sr. FERNANDES DA CUNHA: — Na nossa Provincia a navegação não encontra difficuldades.

O Sr. SARAIVA: — Mas no Joazeiro, Sr. Presidente, V. Ex. encontra o mineiro de S. Romão, da Januaria, (*apoiados*); o bahiano de Urubús, villa da Barra, Pilão Arcado, Santo Sé; o pernambucano da Boa Vista; piaulyenses em grande numero; os patricios do nobre Senador pelo Ceará, a gente do Crato, que muitas vezes lá vae abastecer-se de generos.

O Sr. POMPEU: — Apoiado.

O Sr. SARAIVA: — O Joazeiro, já é, por assim dizer, o Rio de Janeiro daquelles sertões: é o emporio do commercio do S. Francisco e daquellas regiões. Faça agora V. Ex. idéa do que póde vir a ser o Joazeiro se com 70 leguas de Estrada de Ferro fór ligado áquelle grande valle do S. Francisco ao littoral.

O Sr. PARANAGUÁ: — Apoiado.

O Sr. SARAIVA: — Portanto, Sr. Presidente, não somos nós quem dizemos que o porto de S. Francisco é o Joazeiro, é a população inteira do centro do Imperio e desde tempos immemoriaes. (*Apoiados.*)

Antes de ir além, peço licença ao nobre Senador pela Provincia das Alagoas, o illustrado Sr. Cansansão de Sinimbu, para fallar em sua Provincia e examinar a Estrada que S. Ex. o anno passado elogiou, e que eu desejara fosse a Estrada de Ferro do Rio São

Francisco, porque realmente se não houvessem as difficuldades do rio, que são grandes desde a Boa Vista até a Cachoeira, o rio do S. Francisco teria o seu curso natural até a sua foz.

Mas peço a S. Ex. licença, em primeiro lugar, para agradecer-lhe a imparcialidade com que elle o anno passado, apesar de sua Provincia lucrar com uma solução diversa da questão, reconheceu que a Estrada de Ferro da Bahia era, das tres, a que devia ligar o centro ao littoral.

O SR. CANSANSÃO DE SINIMBU': — Eu não podia faltar á verdade.

O SR. POMPEU: — Sem duvida.

O SR. SARAIVA: — Eu desejaria ser tão generoso como o nobre Senador foi em relação á minha Provincia; mas a minha opinião a respeito da sua Estrada de Ferro é contraria: eu não creio na Estrada de Ferro do Jatobá a Piranhas, como meio de completar o S. Francisco.

Não quero analysar agora este ponto; apenas vou fazer uma consideração ao Senador para mostrar que não ha hypothese em que a Estrada de Ferro da Bahia não seja a unica Estrada do São Francisco, enquanto esse valle não augmentar grandemente em riqueza e população.

Supponha, Sr. Presidente, um passageiro de Minas ou de qualquer parte do rio S. Francisco chegando ao Joazeiro (isto em relação aos passageiros, depois irei ás mercadorias) e tendo diante de si a Estrada de Ferro da Bahia, isto é, 90 leguas a percorrer até um grande porto onde chegam todos os grandes navios do mundo. Pergunto: este passageiro preferirá ir do Joazeiro até Jatubá, percorrer 70 leguas de navegação difficil, embarcar em uma Estrada de Ferro, vencer 15 leguas até Piranhas, fazer depois 20 leguas de rio e sair por uma barra difficil para vir á Bahia ou a Pernambuco afim de procurar os grandes vapores; preferirá isto a ir em 24 horas ao porto da Bahia e ahi tomar os vapores de todas as partes do mundo? Seguramente não.

Faça-se esta Estrada, mesmo com o orçamento do Sr. Krauss, que é diminutissimo; faça-se com mais ou com menos, o certo é que esta Estrada não pôde ter, enquanto houver a cachoeira de Paulo Affonso e as difficuldades naturaes do rio, os passageiros de todo o valle do rio S. Francisco.

O SR. CANSANSÃO DE SINIMBU': — E' verdade.

O SR. SARAIVA: — Eu já disse que o nobre Senador sabe mais do que eu porque é filho daquelle lugar. O nobre Senador das Alagoas, porém, não sabe que as difficuldades que existem a vencer da Boa Vista á cachoeira de Paulo Affonso não são insignificantes. Não acredite nos orçamentos que se fazem: são grandes as difficuldades. Agora vamos ás cargas]

Eu não pude obter, porque o crédito foi dado para ordem do dia sem estar prevenido disso com alguma antecedencia, não pude obter os esclarecimentos necessarios para avaliar quanto paga pelo rio uma arroba de algodão ou de qualquer outro genero; se obtivesse isto eu faria a conta e mostraria ao nobre Senador que o frete devia ser necessariamente mais barato do Joazeiro á Bahia do que do Joazeiro a qualquer ponto da Bahia ou Pernambuco pela Estrada de Ferro do Penedo.

Mas, pergunto ao nobre Senador que é tão lido nestas materias de administração: supõe cousa de pouca monta que um genero seja baldeado tres vezes? A primeira baldeação dá-se no Jabotá, a

segunda em Piranhas, a terceira no Penedo para sahir a barra, e levar o genero a Pernambuco ou Bahia.

O SR. CANSANSÃO DE SINIMBU': — Do Penedo já sahiram este anno, directamente para a Europa, dous navios carregados.

O SR. SARAIVA: — Mas V. Ex. fique certo de que o Penedo emquanto tiver a seu lado as duas grandes capitães do Recife e Bahia, não pôde ser um porto commercial com as barras que tem.

O SR. CANSANSÃO DE SINIMBU': — Já começa a ser.

O SR. CUNHA FIGUEIREDO: — Se fizer-se a Estrada pôde vir a ser.

O SR. SARAIVA: — Com as Estradas de Ferro da Bahia e Pernambuco, não.

Sr. Presidente, estou um pouco cansado, e desejo terminar. Porém, peço licença ainda ao nobre Ministro da Agricultura e ao Sr. Presidente do Conselho para uma observação.

Não sei, Sr. Presidente, se o Ministerio terá ácerca de Estradas de Ferro a mesma coragem que tem com a transformação em livre do trabalho escravo. Eu desejaria que o nobre Visconde do Rio Branco fosse ácerca de nossas Estradas de Ferro tão corajoso como quer se mostrar ácerca da questão do elemento servil...

O SR. CANSANSÃO DE SINIMBU': — Está mostrando que é.

O SR. SARAIVA: — ... como está mostrando, corrijo a expressão.

O SR. PARANAGUÁ: — Apoiado.

O SR. SARAIVA: — Mas ainda não se deu o combate; pôde haver corrida antes do combate.

O SR. ZACARIAS: — Ainda ha muita cousa a vêr.

O SR. SARAIVA: — Sr. Presidente, antes da guerra do Paraguay conversei muitas vezes com amigos íntimos, e mesmo na Camara uma vez eu disse a este respeito alguma cousa e perguntei: "Porque não havemos de augmentar a nossa divida com mais 200 ou 300.000:000\$ para fazer as vias ferreas de que mais necessidade temos?" Então vinham os prudentes, os homens de juizo e me diziam: "Como quereis que com um orçamento de 60.000:000\$, nós contraíamos uma divida de 300.000:000\$?" E eu, ficava um pouco amedrontado, mas não perdia a convicção de que o Brasil não podia medrar, não podia ir adiante sem que tivesse uma escola de homens prudentes e ao mesmo tempo ousados...

O SR. BARÃO DE MAROIM: — Apoiado.

O SR. SARAIVA: — ... que empenhassem o Imperio em uma grande divida, contanto que o dinheiro não fosse gasto senão em melhoramentos reconhecidamente reproductivos. (Apoiados.)

O que aconteceu, Sr. Presidente? Lopez insultou-nos atrocemente; tomou posse de uma de nossas Provincias.

O amor proprio, a honra, a dignidade do paiz foram gravemente feridos; e o Brasil, que não podia levantar emprestimo de 500 e 300.000:000\$ para fazer suas estradas de ferro, gastou quasi o duplo dessa quantia em desaffronta de sua honra.

O SR. PARANAGUÁ: — Apoiado.

O SR. SILVEIRA LOBO: — Seguramente o dobro dessa quantia.

O SR. BARÃO DE MAROIM: — Custou tanto porque não tínhamos caminhos de ferro.

O SR. SARAIVA: — Uma observação ainda, e esta observação já a fiz tambem em 1865 na Camara dos Srs. Deputados.

Se nós tivéssemos então uma Estrada pela qual pudessemos levar até Mato Grosso nossos recursos militares, Lopez não nos teria declarado a guerra. Se querem fazer estradas no sul que sejam

políticas ou estratégicas, façam um caminho para Mato Grosso ou para Uruguayana. A de Pedro II até o S. Francisco, não é estratégica, porque não temos fronteira a defender por aquelle lado.

Se pudessemos despendir já dinheiro com estradas estratégicas e políticas, as que deveríamos começar eram as estradas de Mato Grosso e Rio Grande do Sul.

Entretanto, quer se fazer crer aos que não conhecem nossas cousas que convém gastar dinheiro com o prolongamento do caminho de ferro de D. Pedro II até o rio das Velhas, porque a política o exige, e é ella aconselhada pela necessidade de ligar o norte ao sul do Imperio.

Esse engano é grosseiro. Não temos dinheiro para facilitar por meio de caminhos a exportação de nossos mais ricos productos, e temos já milhares de contos para estradas politicas?!

Mas como explicar o prolongamento do caminho de ferro de São Francisco até o rio das Velhas senão por esse meio?

Se quereis somente estradas estratégicas, e se tendes dinheiro para as emprender, começae por fazer a Estrada de Mato Grosso, e a do Rio Grande do Sul, porque será isso o melhor tratado de paz que podeis celebrar com nossos visinhos do sul do Imperio.

O Sr. CANSANSÃO DE SINIMBU: — Apoiado.

O Sr. SARAIVA: — Creio que podemos estar tranquilos pelo lado do Paraguay por muitos annos, porque essa nação infeliz viu seus recursos exauridos e a solidão dominar de novo seus campos antes povoados.

Mas apezar disso as Estradas que prendessem Mato Grosso seriam justificadas, emquanto que a que se projecta não poderá ser jamais apoiada em interesse algum de actualidade, ou mesmo de proximo futuro para o Imperio.

Não terá chegado o dia em que começemos em grande escala o desenvolvimento de nossos caminhos de ferro?

Continuaremos na pequena politica de tomar dinheiro emprestado pouco a pouco para continuar estradas para pontos inconvenientes? Não será opportuna a occasião de pedir o Governo em vez de autorisação para contrahir um emprestimo para o prolongamento de uma só Estrada, uma autorisação mais larga para concluir as estradas actuaes e começar novas desde o Rio Grande do Sul até o Pará, isto é, estradas de ferro que liguem o littoral aos nossos centros mais industriosos e mais populosos? Seguramente, Sr. Presidente, eu desejo ver o nobre Visconde do Rio Branco neste terreno.

Creio, Sr. Presidente, que tinha ainda alguma cousa a dizer, mas estou fatigado; o que tenho dito, porém, é sufficiente para o meu proposito, isto é, para mostrar que a Estrada de Ferro da Bahia é a unica que actualmente deve chegar ao rio S. Francisco. E' possível que me engane; mas peço ao Senado que acredite que tenho nisto a mais profunda convicção e que não influe em minhas opiniões o menor espirito de haurismo...

O Sr. PARANAGUÁ: — Apoiado.

O Sr. SARAIVA: — Repillo o prologamento do caminho de ferro de D. Pedro II ao S. Francisco, porque esse caminho de ferro não é e não póde ser o caminho industrial dessas regiões, e é cedo para incetarmos para o norte estradas de ferro politicas e estratégicas.

Se o haurismo me inspirasse eu não veria, como vejo, com bons olhos todo o projecto de approximar do centro do Imperio por meio de caminhos de ferro nossas fronteiras do Sul. E' que nessas

estradas eu descobro a base de nossa politica exterior, e o fundamento de uma paz duradoura.

O SR. VISCONDE DE S. VICENTE: — Apoiado.

O SR. SARAIVA: — Taes estradas nos approximariam de nossos vizinhos, e os fariam conhecer o Imperio e harmonisar com os nossos os seus interesses. Elles tornariam a paz fecunda e a guerra impossivel com os povos platinos.

O SR. CANSANÇÃO DE SINIMBU': — Apoiado.

O SR. SARAIVA: — Vou terminar com um pedido ao nobre Presidente do Conselho. V. Ex. sabe que a nossa centralisação politica é um pouco maior do que deve ser. Eu não combato a centralisação politica porque ella é indispensavel á integridade do Imperio; mas direi apenas que póde ser menor. O nobre Presidente do Conselho sabe ainda que a nossa centralisação administrativa esmagas as Provincias e que todas fazem votos para que se as deixe fazer alguma cousa, o que não conseguirão emquanto quasi todas as rendas do Estado pertencerem ao Governo geral.

Mas o que nós não podemos tolerar, o que pedimos ao Sr. Presidente do Conselho, é que não queira inaugurar o systema de centralisação industrial; não queira fazer do Rio de Janeiro, contra a ordem natural das cousas, e invertendo a ordem logica dos acontecimentos, o centro commercial e industrial do interior do norte do Imperio. (*Muito bem!*)

O Sr. Theodoro da Silva (*Ministro da Agricultura*): — Vou ter a honra de manifestar ao Senado a opinião que formo acerca da proposta apresentada pelo Governo na sessão passada, o autorizando a contrahir um emprestimo de 35.000:000\$ para conclusão da 4ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II e seu prolongamento até a Provincia de Minas.

Julgo que a proposta está em termos de ser acceita, uma vez que se restrinja sua importancia á quantia que no correr do meu discurso indicarei; as razões com que fundamento e justifico esta restricção, estou convencido que servirão para tranquillisar o illustre Senador a quem tenho a honra de responder.

Não a venho sustentar no pleito de preferencia que abriu o illustre Senador na presente discussão, a saber, que seria prejudicial ás Estradas de Ferro de Pernambuco, da Bahia e de S. Paulo se a de D. Pedro II tivesse a precedencia de ir ter ás margens do S. Francisco.

Nesta occasião, é creio que ainda por muito tempo, a questão de preferencia pode ser adiada sem o minimo inconveniente (*apoiados*) e antes com vantagem publica.

O SR. SARAIVA: — Não apoiado.

O SR. MINISTRO DA AGRICULTURA: — Se eu tivesse por fim, solicitando a adopção da proposta que se discute, realisar desde já a preferencia á que se referiu o illustre Senador...

O SR. ZACARIAS: — Peço a palavra.

O SR. MINISTRO DA AGRICULTURA: — ... se eu pretendesse, por meio do emprestimo de que se trata, levar desde já a Estrada de Ferro de D. Pedro II ás margens do S. Francisco, comprehende que seria azada a occasião para que S. Ex. levantasse a questão de preferencia, com que occupou a attenção do Senado; mas não trato disto, e, pelo contrario, pretendo fixar limites actuaes para o prolongamento daquella via ferrea, e assim me parece que a questão suscitada agora pelo illustre Senador não é opportuna. S. Ex. re-

conhecerá que não estamos habilitados para resolver desde já se convém que a Estrada de Ferro de D. Pedro II vá ter ás margens do rio S. Francisco.

O SR. ZACARIAS: — Isto vae-me alegrando.

O SR. MINISTRO DE AGRICULTURA: — Mesmo em demanda do rio das Velhas, confluyente do S. Francisco, não me julgo habilitado a decidir definitivamente se o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II deve estender-se ao ponto denominado Macahubas, porque o Governo ainda não possui os esclarecimentos precisos, nem só para asseverar que até alli o prolongamento é conveniente a todos os respeitois, como para conhecer a sua importancia e custo. Dez leguas acima do ponto muito conhecido da Lagôa Dourada o Governo está em quasi completa insciencia...

O SR. ZACARIAS: — Apoiado. O anno passado dizia-se o contrario.

O SR. MINISTRO DA AGRICULTURA: — ... quer a respeito do tracado que deva ter o prolongamento em demanda do rio das Velhas, quer a respeito das suas difficuldades e custo. Quem sabe se o prolongamento não seria mais tutil para o uberissimo valle do Paraopeba?

Já sabe, pois, o illustre Senador como penso; e embora entenda o Governo Imperial que não se póde negar á Provincia de Minas o cumprimento de sua legitima aspiração de ir ao rio das Velhas ou ás suas adjacencias, aspiração despertada desde 1835 no tempo do Regente Feijó e mantida sempre pelos proprios poderes do Estado, por ora não é possivel ir além da Lagôa Dourada, ponto obrigado daquella direcção.

Com effeito, Minas não possui actualmente um palmo de Estrada de Ferro, esta é a verdade; porque não considero que seja mineira a que demanda o Porto Novo do Cunha, na 3^a Secção, ou a que se dirige á Cachoeira, onde deve terminar a 4^a Secção. Não se póde tolher a essa illustre e patriótica Provincia o direito fundado que tem em repetidas promessas, e em actos solemnes do Governo, de ver os seus productivos terrenos cortados por uma via ferrea que lhe vá dar desenvolvimento e prosperidade.

Bem vê o Senado que embora eu decline da incandescente e inopportuna questão de preferencia levantada pelo illustre Senador pela Bahia, não posso, não devo impedir a realisacão do desejo legitimo, que tem a provincia de Minas, em ser attendida com o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II. (Apoiados.)

Eu, Sr. Presidente, ouvi com a attenção que me mereme o illustre Senador a demonstração que procurou fazer de que a Estrada de Ferro da Provincia da Bahia em demanda do Joazeiro é a que mais naturalmente póde aspirar a ligacão do rio S. Francisco á um dos pontos do littoral do Brasil. Declaro á casa com a mesma rectidão com que procuro sempre manifestar-me, sobretudo em assumpto grave como este, que não posso contestar, antes reconheço a procedencia das observações feitas pelo illustrado Senador; basta olhar para a carta do Imperio, basta medir as distancias, para que não se possa negar á Provincia da Bahia que é muitissimo fundado, muitissimo legitimo, seu desejo de ver a sua capital ligada ao Joazeiro; 70 leguas são unicamente as que restam para chegar-se ao ponto terminal da Estrada de Ferro da Bahia, 70 leguas de terrenos faceis até o lugar em que o rio é francamente navegavel, tendo na parte superior cerca de outras 60 de navegacão em condições

favoráveis. Não se pôde, pois, oppôr embaraços a tão justa aspiração, a tão louvável desejo.

Tambem a Provincia de Pernambuco, donde prezo-me de ser natural, tem uma Estrada de Ferro cujo destino primitivo foi demandar o rio S. Francisco e cuja sorte definitiva não sei se deve ser esta, ou outra melhor.

Sei somente que aquelle rio, com mais de duzentas leguas francamente navegaveis, no seu curso superior desde Pirapora até Sobradinho, com seiscentas e tantas nas mesmas condições pelas confluencias de outros rios, igualmente poderosos, tem espaço bastante para utilizar na parte superior a Estrada de Ferro de Dom Pedro II, quando se entenda que é possível, conveniente e productivo levar-a até o confluyente rio das Velhas, tem tambem espaço sufficiente para que a Provincia da Bahia vá demandar com grandes e seguras vantagens, a sua parte média; e minha Provincia, se por seu proprio interesse e por interesse publico não dever chegar á Boa Vista, o que se verificará, não está tolhida e tem direito de buscar pelo menos a parte inferior do rio, no ponto denominado Piranhas, no caso provavel de que se effectue o ramal facilimo de Vargem Redonda a esse lugar com as suas quinze leguas e meia que salvam as cachoeiras de Paulo Affonso e outras, ramal cuja construcção ligará o alto ao baixo S. Francisco e o anno passado o illustre Senador por Alagoas sustentou habilmente dever-se realisar quanto antes.

Quando, porém, venha a reconhecer-se por estudos definitivos, que não existem, que Boa Vista ou Piranhas não devem ser o termino da Estrada de Ferro do Recife, nada se oppõe a que Pernambuco, como as demais Provincias, dê á sua Estrada de Ferro a direcção e desenvolvimento necessario para atravessar os centros productores da lavoura servindo assim para que mais cresça a sua riqueza, a industria floresça e a fortuna individual progreda.

O que eu pondero, porém, com o fim de tranquillisar especialmente o illustre Senador pela Provincia da Bahia, é que esta questão de preferencia está deslocada: não é opportuna.

O Sr. ZACARIAS: — V. Ex. devia começar o seu discurso citando isto.

O Sr. MINISTRO DA AGRICULTURA: — V. Ex. ouvir-me-ha; devo moldar o meu discurso pelo do outro illustre Senador pela Bahia a quem respondo, o que me obriga a demonstrar que, nos termos em que a proposta deve ser modificada, a questão de preferencia não tem cabimento.

Sr. Presidente, eu venho solicitar ao Senado que se digne adoptar a proposta, modificando-a de modo que em vez de ser o emprestimo de 35.000:000\$, o seja tão somente de 20.000:000\$000.

O Sr. ZACARIAS: — Até que ponto?

O Sr. MINISTRO DA AGRICULTURA: — Até o lugar denominado Lagoa Dourada.

Um dos obstaculos que teve o Senado para deliberar em 1870 sobre este importante assumpto foi, segundo as declarações de mais de um illustre Senador, a falta de esclarecimentos comparativos para resolver-se qual das linhas indicadas se devera adoptar de preferencia para o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II; e qual a extensão de cada uma dellas, assim como as suas difficuldades, para conhecer-se a importancia da despeza a fazer-se.

Dizia-se então que o Governo não possuira esclarecimentos sufficientes nem só para comparar os diversos traços como para co-

reheer a importancia da despeza de alguns dolles. De certo eram bastantes os que tinha o Governo com relação á linha de Parahybuna, que demanda o alto da Mantiqueira, no ponto denominado João Ayres á qual elle dava preferencia com razão, como ainda hoje verifica-se. Havia, porém, outro traço, cuja adopção dizia-se que era talvez mais conveniente, mais economica, o do alto da Mantiqueira no lugar chamado Pirapitinga, o qual não só considera-se mais curto como tambem menos dispendioso que aquelle, o que prova-se agora não ser exacto. Como quer que fosse em relação ao traço de Pirapitinga. O Governo não possuia então todos os precisos esclarecimentos, ao que soccorria-se a opposição exigindo o termo de comparação para bem determinar-se a escolha do melhor traço.

H je não pôde prevalecer tal obstaculo. O Governo possui esses estudos comparativos, que firmam o acerto da preferencia que elle dera o anno passado á linha do Parahybuna; e é em vista delles que vem sustentar a conveniencia dessa preferencia e da redução do credito, fixando-se a Lagoa Dourada como ponto objectivo actual para o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II á Provincia de Minas.

O Governo julga conveniente a adopção deste traço, porque é aquelle que constitue o tronco de todos os ramaes que se tenham de construir, quer em demanda do valle do Rio Grande no ponto de navegabilidade das suas trinta e tantas leguas quer em direcção ao Rio Doce, duas grandes arterias da Provincia de Minas, é o traço que, desterdendo-se directamente pelo interior della, servirá de vertebrã, por assim dizer, ás longas ramificações que para o futuro se possa conseguir fazer desta Estrada.

Não será improductiva essa via ferrea, se assim fôr delineada; até certo ponto atravessará terrenos onde a agricultura prospera, onde interesses commerciaes já estão radicados, e irá encontrar e receber a veia de toda a exportação e commercio da parte mais central da Provincia, percorrendo o municipio de Juiz de Fora, vantajosamente conhecido pela sua uberdade, e riqueza dos estabelecimentos agricolas, atravessando procurará Barbacena, por onde transita grande parte de exportação do interior da Provincia e servindo a S. João d'El-Rey, S. José d'El-Rey e a tantos outros municipios.

Vê-se, portanto, que não foi arbitrariamente escolhido esse traço que, além de ser inteiramente mineiro, é mais economico que o outro, como já ligeiramente referi.

A competencia entre os dous traçados já assignalei qual era; consistia em dizer que o Pirapetinga era preferivel ao do valle do Parahybuna, por ser menos extenso e mais economico; mais hoje forneço ao Senado esclarecimentos taes que, á vista delles, não é possivel a minima vacillação.

O traço de Pirapetinga tem de extensão 298.780 kilometros, o de Parahybuna 279.641 kilometros; o preço médio de cada kilometro no primeiro traço será de 144:118\$700, havendo secções em que serão tantas as obras d'arte, como tunneis, que o preço real kilometrico elevar-se-ha a 357:033\$, pouco menos do que se gastou na Serra do Mar; no entanto que, conforme o segundo traço, o preço médio de cada kilometro é de 60:941\$ e o real nos pontos mais difficéis apenas sobe a 97:600\$; de sorte que o preço da construcção pelo primeiro traço será de 43.059:800\$395, e pelo segundo de 16.941:500\$, grande differença para menos.

Além disso é de interesse que eu observe que as duas linhas, se forem reduzidas a linhas horizontaes equivalentes, dão os se-

guintes resultados: a do Pirapetinga pelo projecto tem 298.780 metros, e pelo horizontal equivalente 607.064m,00, a do Parahybuna conforme o projecto 279.641m,00, e reduzida a horizontal equivalente 473.203m,60.

Em poucas palavras: sob o ponto de vista de construcção a linha do Parahybuna é menos extensa do que a outra 19.139m,00; custará menos a somma de 26.118:300\$395; será construida em menos da metade do tempo, e mais economica sob o ponto de vista do trafego 22 %.

Taes resultados excluem toda a duvida; e foi em vista delles que eu me deliberei a preferir o traço do Parahybuna.

Mas, observar-me-ha o Senado: se a importancia da linha que preferis é de cerca d. 16.000:000\$, como acabaes de pedir réis 20.000:000\$? A razão dessa differença é de facil comprehensão.

Primeiramente observe que, pretendendo ir somente á Lagôa Dourada e não a Macahubas, ponto mais distante á margem do rio das Velhas, como se pretendia o anno passado, não preciso dos 26.000:000\$ que então eram necesarios; mas, como além do prolongamento até a Lagôa Dourada é indispensavel acabar as obras da 4ª secção, as quaes, não obstante haverem continuado no intervalo da sessão legislativa, o que diminue o seu custo restante, necessitaram de pouca mais de 4.000:000\$, prefaz esta importancia redunda áquella a de 20.000:000\$ pouco mais ou menos.

Assim, com esta quantia satisfaz-se o Governo pelos motivos expostos para a construcção da linha até a Lagôa Dourada e conclusão da 4ª secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e nesta conformidade pede-vos a redução do credito.

Eu julgo que estas explicações serão acceptas pelo illustre Senador que me precedeu, e pelo Senado igualmente.

Creio que, reduzida a estes termos, justificados pelas prece- dentes razões, o Senado prestará o valioso concurso de sua adopção a uma medida tão util, como esta.

Eu poria termo aqui ás observações que devia ao Senado, se não entendesse conveniente proferir ainda algumas palavras com relação á sorte das outras estradas de ferro. O Governo não se esquece, pelo contrario accete de muito boa vontade e com prazer, as medidas lembradas no ultimo artigo da proposta. Na conformidade dellas pretendo entrar em negociações para ver se podemos ir effectuando o resgate das Estradas de Ferro do Recife, Bahia e São Paulo.

O SR. VISCONDE DE S. VICENTE: — Apoiado.

O SR. MINISTRO DA AGRICULTURA: — Estou convencido de que, desarmados como ficamos, pela nossa inexperiencia nos contractos que fizemos com as Companhias inglezas que tomaram a si a construcção das estradas de ferro daquellas provincias, ellas estão habilitadas, se não forem estas estradas resgatadas, não só a eternisar a duração do gozo da garantia de juros, como tambem a manterem-se em relações e pretensões desamrazoadas para com o Governo, o que é muito prejudicial ao desenvolvimento da viação ferrea.

Não sou entusiasta do systema adoptado pela força das necessidades a respeito da Estrada de Ferro de D. Pedro II, a saber: que o Estado se faça empresario de obras e gerente da industria de viação ferrea. Quiba isto, por via de regra, ao interesse individual sempre activo e fiscalizador.

Porém, nas circumstancias actuaes penso que é opportuno e

util realizar operações razoáveis para effectuar-se o resgate daquellas empresas, não para que o Estado seja como tem regido até o presente a Estrada de Ferro de D. Pedro II; mas para transferil-as a outras companhias com a vantagem de usufruil-as por um certo praso, se compromettessem a prolongar as respectivas linhas, tanto quanto fosse ajustado.

Resgatadas, livre o Estado de todos os onus actuaes e com a dolorosa experiencia adquirida durante o tempo das relações pouco felizes com as Directorias das estradas de ferro, celebraria novos contractos com Companhias nacionaes ou estrangeiras, nos quaes o futuro fosse acautelado por aquella experiencia adquirida no passado. Mas cuidar-se de prolongar, quer as Estradas de Pernambuco e Bahia, quer a de S. Paulo, sem pelo menos tentar o seu resgate, me parece que não é acto de prudencia e sabedoria. Prolongando-se a construcção dessas Estradas, mas permanecendo suas primeiras secções actuaes na posse das companhias existentes, que teem privilegios exclusivos por 90 annos, garantia de juros durante esse tempo, sem que se obrigassem á reversão das estradas ao dominio do Estado e que nunca terão um fundo de amortisação, que só formar-se-ha se a renda liquida attingir a 12 %, termo este que só para a Estrada de Pernambuco um de meus dignos antecessores pôde reduzir a 6 1/2, circumstancias estas que difficultam o resgate; é evidente, contudo, que, sem a sua realisação, o prolongamento só serviria para dar mais prosperidade e vida ao tronco ou base do mesmo prolongamento que lhe traria maiores receitas e, portanto, mais valor ás acções das respectivas companhias no mercado de Londres, o que quer dizer maiores difficuldades para qualquer resgate que mais tarde se desejasse.

Eu, portanto, attendendo a tão oppressiva situação não me animarei, declaro ao Senado, a emprehender prolongamento algum de nenhuma das estradas de ferro do Imperio sem que primeiro tente resgatal-as. Não acho prudente que se proceda de modo contrario.

A exemplo do ultimo accôrdo celebrado com a Estrada de Ferro de Pernambuco, poder-se-ha estatuir com as Directorias actuaes a condição expressa da possibilidade do resgate, possibilidade que nos contractos existentes não é reconhecida. Esta lacuna, segundo já disse, foi preenchida no ultimo accôrdo celebrado com a Directoria da Estrada de Ferro de Pernambuco; o Governo tem salvo o direito de resgatar a Estrada logo que possa dar em titulos o rendimento equivalente ao juro que dão actualmente as acções dessa Companhia.

Eu não me animarei a aconselhar que se prolongue as estradas do norte sem acautelar o futuro. Mas nas condições em que nos achamos com as Directorias, no estado de abandono em que estão os contractos que celebramos, e tendo em conta a experiencia adquirida, será de pessimo conselho promover o prolongamento de estradas cuja base está em mãos estranhas e isso só servirá para tornar mais difficil o seu resgate.

Eis quanto tinha a expôr ao Senado.

O Sr. PRESIDENTE: — Vac-se ler uma emenda que veio á mesa. Foi lida, apoiada e posta em discussão conjunctamente a seguinte

Emenda

"Emenda substitutiva do art. 1º.

Art. 1º. O Governo fica autorizado a contrahir por partes ou

integralmente, o empréstimo de 20.000:000\$, destinado a completar a 4ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, e prolongar a mesma Estrada até a Lagôa Dourada, na Provincia de Minas Geraes. — *Visconde do Rio Branco.*

DECRETO LEGISLATIVO N. 1954 — DE 17 DE JULHO DE 1871

Autorisa o Governo para conceder isenção de direitos de importação aos materiaes necessarios para duas vias ferreas contractadas pelo Presidente da Provincia das Alagoas.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, Ha por bem Sancionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1º. É o Governo autorizado para conceder isenção de direitos de importação aos materiaes necessarios para as duas vias ferreas contractadas pelo Presidente da Provincia das Alagoas, uma com direcção ao Norte, e outra ao interior da mesma Provincia.

Paragrapho unico. O Governo previamente determinará a quantidade e qualidade dos materiaes, e fixará o prazo da concessão.

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

O Visconde do Rio Branco, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Presidente do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em dezeseite de julho de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Visconde do Rio Branco.

AVISO S/N (Gabinete) — DE 17 DE JULHO DE 1871

Manda proseguir as obras de construcção da 4ª secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II e bem assim do seu prolongamento até a Lagôa Dourada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — S/N (Gabinete) — Rio de Janeiro, 17 de julho de 1871.

Tendo a Lei n. 1753 de data de hoje, no artigo 1º aberto um credito da quantia de vinte mil contos de réis, não só para o prolongamento da 4ª secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II, como para o seu prolongamento até a Lagôa Dourada, determino a V. S. que se começo a taes trabalhos por conta do referido credito.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 35 — DE 17 DE JULHO DE 1871

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que o Governo fica inteirado de nada mais haver occorrido a respeito do accôrdo a que o Inspector Especial pretendia chegar com o Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 35 — Rio de Janeiro, 17 de julho de 1871.

Pelo officio de V. S. datado de 22 do mez passado fiquei inteirado de não ter mais occorrido cousa alguma a respeito do accôrdo, a que o Inspector Especial pretendia chegar com o Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo, para a solução das questões pendentes, depois do seu officio n. 15 de 27 de abril deste anno.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 55 — DE 21 DE JULHO DE 1871

Fixa o pessoal e os respectivos vencimentos da Commissão chefiada pelo Engenheiro João Gomes do Val para os estudos do prolongamento da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 55 — Rio de Janeiro, 21 de julho de 1871.

Tendo sido Vmce. incumbido de proceder aos estudos do melhor traço para o prolongamento da Estrada de Ferro do Recife para o interior da Provincia de Pernambuco, na conformidade das Instrucções que lhe expedi em 4 de corrente, convém que siga para o desempenho desta commissão até o dia 15 do mez vindouro, devendo a mesma compor-se além de Vmce., de um Engenheiro de 3ª classe, de dous ajudantes de 1ª classe e de um desenhador.

A Vmce. serão abonados os vencimentos de 800\$000 mensaes e ajuda do custo de 1:000\$000, ao Engenheiro de 3ª classe os de 450\$000 e ajuda de custo, de 500\$000, aos dous ajudantes os de 350\$000 e ajuda de custo de 400\$000 a cada um, e ao desenhista os de 150\$000 mensaes e ajuda de custo de 200\$000. Nestes termos, poderá Vmce. propor o pessoal que tem de acompanhal-o na referida Commissão, afim de se expedirem as convenientes ordens.

Deus Guarde a V. Mce.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Engenheiro João Gomes do Val.

AVISO N. 31 — DE 22 DE JULHO DE 1871

Modifica a tarifa da Estrada de Ferro de S. Paulo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 31 — Rio de Janeiro, 22 de julho de 1871.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Accuso o recebimento do officio de V. Ex. datado de 28 do mez passado, sob n. 63, no qual solicitou decisão definitiva acerca da questão suscitada pelo Engenheiro Fiscal da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy relativamente á tarifa que deve regular o preço do transporte dos tubos de ferro para a Companhia do Gaz dessa capital.

Em resposta declaro a V. Ex. que os tubos de ferro, trilhos e outras ferragens semelhantes destinados á construcção estão sujeitos aos preços da tabella n. 4 das tarifas approvadas provisoriamente por Portaria de 12 de dezembro de 1866; o cimento, porém, cabos e outros materiaes de importação, não expressamente comprehendidos na tabella n. 17, pagarão pela tabella n. 6 das citadas tarifas.

Por esta occasião recommendo a V. Ex. mande organizar o projecto definitivo das tarifas, que deverá ser feito pelo Engenheiro Fiscal de accordo com o Superintendente, sob as bases das actuaes com as modificações pela experiencia aconselhadas, devendo o projecto ser submettido á approvação do Governo com uma pauta para applicação das mesmas tarifas.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo.

DECRETO N. 4761 — DE 24 DE JULHO DE 1871

Concede permissão á Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petropolis para reduzir o seu capital de 2.000:000\$ a 1.000:000\$000.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, attendendo ao requerimento da Companhia de Navegação e Estrada de Ferro de Petropolis, e de conformidade com a sua Immediata Resoluçã de 19 do corrente mez, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 20 do mez passado. Ha por bem Conceder-lhe permissão para reduzir o seu capital de 2.000:000\$ a 1.000:000\$000.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, 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 vinte e quatro de julho de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

AVISO N. 20 — DE 24 DE JULHO DE 1871

Dá a verdadeira intelligencia ao art. 92 do Regulamento da Estrada de Ferro de Pernambuco.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 20 — Rio de Janeiro, 24 de julho de 1871.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Accuso o recebimento do officio de V. Ex. de 17 do mez passado, com o qual transmittio-me copia da representação de Bernardino de Senna Pontual, pedindo a restituição do excesso de taxa por um trem especial que alugou na Estrada de Ferro dessa Provincia.

O representante allegou que tendo o referido trem começado a viagem ás 4 1/2 horas da tarde, embora seu percurso entrasse pela noite, não devia estar sujeito ao pagamento do augmento de taxa, na razão de 50 % de que falla o art. 92 do Regulamento da mesma Estrada, cuja letra não autorisa a resolução tomada pelo Superintendente da Estrada, de accôrdo com o Engenheiro Fiscal.

Da informação prestada pelo mesmo Engenheiro conclue-se que a deliberação da Companhia baseou-se no espirito do citado artigo, de cuja redacção, todavia, não deduz-se absurdo que justifique a necessidade de recorrer ao seu espirito.

Cumpré, portanto, que V. Ex. providencie para que sejam restituídos ao reclamante os 50 % sobre o preço do mencionado trem expresso, que indevidamente pagou.

E porque a hypothese de que se trata não póde ser razoavelmente equiparada á dos trens especiaes que viajam somente de dia, posto que não esteja comprehendida no art. 92 do Regulamento, cumpré ao Engenheiro Fiscal, de accôrdo com o Superintendente, propôr e submeter á approvação do Governo a modificação que convenha fazer ao referido art. 92 do Regulamento.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia de Pernambuco.

AVISO N. 29 — DE 3 DE AGOSTO DE 1871

Declara ao Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II que não pode continuar a pratica até agora seguida relativa a encomendas para essa Estrada, sob a clausula da isenção de direitos.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 29 — Rio de Janeiro, 3 de agosto de 1871.

Em resposta ao seu officio de 12 do mez ultimo, declaro a V.S. que não póde continuar na pratica até agora seguida, relativa a encomendas para essa Estrada de Ferro, sob a clausula da isenção de direitos; devendo, portanto, ser observada restrictamente a doutrina do Aviso Circular do Ministerio da Fazenda de 9 de junho p. do qual já teve V. S. conhecimento.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 39 — DE 7 DE AGOSTO DE 1871

Fixa o capital garantido da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy em £ 2.519.090-9-7 até que seja inteiramente satisfeita a clausula do contracto de 1856 relativa ao material rodante neste sentido somente fica modificado o Aviso de 22 de junho ultimo.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 39 — Rio de Janeiro, 7 de agosto de 1871.

Em additamento ao Aviso n. 28-A de 22 de junho ultimo, que transmitti a V. S. o parecer da Commissão incumbida do exame das contas de capital garantido da Estrada de Ferro de S. Paulo, parecer no qual a referida Commissão, por não ter conhecimento do Decreto n. 2569 de 7 de abril de 1860, reduziu a £ 43.716-2-11, de conformidade com o disposto no § 4º da condição 17ª do Decreto n. 1759 de 26 de abril de 1856, a somma de £ 66.919-17-5 que a Companhia apresentou como despendida por conta da verba "*despesas de administração*", declaro em tempo que a mencionada somma de £ 66.919-17-5 deve ser integralmente conservada como parte do capital garantido, se, como presumo, incluiu a Companhia nessa somma a remuneração dos Directores durante a construcção da linha, visto que o art. 2º do citado Decreto de 1860 excluiu essa despesa da verba fixada no § 4º da condição 17 do Decreto de 1856.

Rectificando, em consequencia, os algarismos sobre os quaes randido em virtude da concessão primitiva não póde ser superior a capital de garantia e em se não a alteraçãõ a linha a

a £ 1.953.465-13-7, e que o capital total com direito á garantia de juros não deve exceder de £ 2.605.056-3-4.

Mas como deste capital tinha o Governo o direito de deduzir ainda a importancia da differença entre a somma de £ 153.500, em que foi orçado o material rodante que faltava, e o excesso de £ 46.534-6-3 do maximo de £ 2.000.000, sobre o mesmo capital de £ 1.953.465-13-9, differença essa que é igual a £ 106.965-13-9, vem a ficar outra vez em £ 2.498.090-9-7 o capital total da Estrada de Ferro de S. Paulo.

A' essa somma, é, porém, preciso ajuntar á quantia de libras 21.000, importancia de mais 6 locomotivas a £ 3.000 cada uma e 20 carretões diversos a £ 150 cada um, que a Companhia forneceu depois de aberta a linha, e que a Commissão não levou em conta.

Assim, o capital da Companhia com direito á garantia de juros fica fixado em £ 2.519.090-9-7, até que seja inteiramente satisfeita a clausula do contracto de 1856 relativa ao material rodante; e neste sentido somente fica modificado o Aviso de 22 de junho ultimo.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

DECRETO N. 4780 — DE 30 DE AGOSTO DE 1871

Concede á Companhia Cearense da via-ferrea de Baturité authorisação para funcionar e approva seus estatutos.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, Attendendo ao requerimento da Companhia Cearense da via-ferrea de Baturité, organizada na capital da Provincia do Ceará, e de conformidade com a Sua immediata Resolução de 23 do corrente mez, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 26 do mez anterior: Ha por bem Conceder-lhe authorisação para funcionar e approvar os respectivos estatutos, com as modificações que com este baixam assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, 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 trinta de agosto de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Modificações a que se refere o Decreto n. 4.780 desta data, feitas nos estatutos da Companhia Cearense da via ferrea de Baturité

1ª

Será trazida ao conhecimento do Governo qualquer modificação do contracto, relativamente ao prazo de duração da Companhia fixado no art. 5º.

2ª

Será também trazido ao conhecimento do Governo o regulamento a que allude o art. 14.

3ª

Os empréstimos autorizados pelo art. 33 § 4º, nunca excederão de dous quintos do capital realiado.

4ª

Serão cobradas para a Companhia as taxas a que se refere o art. 45.

5ª

O dividendo, autorizado pelo art. 52, só poderá sahir dos lucros liquidos de operações effectivamente concluidas nos respectivos semestres.

6ª

Ficam substituidos os arts. 53 e 54 pela seguinte disposição. A Directoria deduzirá annualmente ou semestralmente da renda liquida a quantia que julgar necessaria para os reparos e substituição do material durante o anno ou semestre seguinte, devendo incluir-se nessa quantia a somma do saldo anterior.

7ª

A transferencia da estrada ferrea, autorizada pelo art. 67, só deverá verificar-se mediante accôrdo com a Provincia.
Palacio do Rio de Janeiro, em 30 de agosto de 1871. — *Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.*

Estatutos para a Companhia Cearense da via ferrea de Baturité, a que se refere o Decreto 4.780 de 30 de Agosto de 1871

CAPITULO I

DA COMPANHIA SEUS FINS E DURAÇÃO

Art. 1º. Fica organizada uma sociedade anonyma, que se denominará Companhia Cearense da via-ferrea de Baturité, cujo fim é construir uma via-ferrea de 2ª ou 3ª classe, entre a cidade da

Fortaleza e a de Baturité, dividida em secções, segundo a planta que fôr organizada pelo Presidente da Provincia, e de conformidade com o contracto celebrado em data de 25 de junho de 1870.

Art. 2º. A Companhia ficam pertencendo todos os direitos e privilegios, que aos contractantes, Senador Thomaz Pompêo de Souza Brasil, Dr. Gonçalo Baptista Vieira, Coronel Joaquim da Cunha Freire, negociante Henrique Brockleurst e Dr. José Pompêo de Albuquerque Cavalcanti, forão concedidos em o dito contracto, bem como pela Lei Provincial do Ceará n. 1332 de 11 de outubro de 1870.

Art. 3º. Pela cessão de privilegio, com todas as suas vantagens, incorporação da Companhia e administração durante o periodo de que trata o art. 15, receberão os cessionarios, como indemnisação, uma commissão de 5 % sobre o capital nominal da Companhia em acções consideradas inteiramente pagas.

Art. 4º. A Companhia terá sua séde e direcção geral na cidade da Fortaleza.

Art. 5º. A duração da Companhia será de 80 annos do seu privilegio, salvo modificação posterior do contracto.

CAPITULO II

DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 6º. A Companhia será administrada por uma Directoria de cinco membros, eleitos de cinco em cinco annos pelos accionistas em assembléa geral.

Art. 7º. Só poderão ser eleitos Directores os accionistas que possuam pelo menos 50 acções, achando-se estas registradas seis mezes antes da eleição.

Art. 8º. Estas acções serão inalienaveis durante o exercicio do Director, e estarão em deposito, como caução de sua gerencia.

Art. 9º. Não poderão exercer conjunctamente os cargos de Director o sogro e genro, cunhados durante o cunhadio e parentes por consaguinidade até o 2º grão, e socios de firmas commerciaes.

Art. 10. Não pôde ser Director o que exercer empregos de confiança da Companhia, ou tiver interesse directa ou indirectamente em algum contracto com ella. A superveniencia de qualquer destes factos importa para o Director a perda do lugar.

Art. 11. Os Directores, e os que substituirem a estes não poderão ser reeleitos dentro do primeiro anno, contado do dia da substituição, de conformidade com o § 13 do art. 2º da Lei de 22 de agosto de 1860.

Art. 12. Além da eleição de toda a Directoria de cinco em cinco annos, terá lugar annualmente, em assembléa geral dos accionistas, a eleição de um Director em substituição ao mais antigo dos nomeados, e no caso de igualdade de nomeação, em substituição áquelle sobre quem recahir a sorte.

Art. 13. A Directoria só poderá funcionar com maioria de seus membros, e a ella compete escolher d'entre si Presidente, Se-

cretario e Thesoureiro, que todos serão solidarios na gerencia dos negocios da Companhia.

Art. 14. Em um regulamento especial se estabelecerá o modo pratico de se proceder as eleições, e de deliberar a Directoria; e esse regulamento, formulado pela primeira Directoria, será approvedo pela assembléa geral dos accionistas, antes de proceder á primeira eleição.

Art. 15. A primeira Directoria será composta dos cinco cessionarios declarados no art. 2º, e funcionará enquanto não tiver sido aberta ao trafego a 1ª secção da via-ferrea.

Art. 16. O Presidente da Directoria perceberá annualmente, logo que tenha começado o trafego na 1ª secção, uma gratificação de 2:400\$000, que será augmentada até 4:000\$000, á medida que começar o trafego nas duas outras secções.

Art. 17. A Directoria compete:

§ 1º. Representar a Companhia nos tribunaes e fóra delles, podendo delegar os poderes, que forem necessarios.

§ 2º. Formular regulamentos para a direcção de todos os serviços e em geral de tudo que respeita á construcção e custeio da via-ferrea.

§ 3º. Estabelecer regulamentos para reger os empregados da Companhia nos seus differentes serviços.

§ 4º. Fazer com o Governo Geral ou Provincial, com outras Companhias ou terceiros, todos os contractos necessarios para a boa marcha da empreza.

§ 5º. Fazer todos os contractos geraes ou parciaes necessarios para construcção e custeio da Estrada, para fornecimento, materiaes, etc.

§ 6º. Resolver, se as obras devem ser executadas por administração ou empreitada com tabella de preços, precedendo ou não hasta publica.

§ 7º. Fazer aquisição de todos os bens moveis ou immoveis e de tudo quanto fór preciso á empreza, podendo igualmente alhear aquelles que se tornarem desnecessarios.

§ 8º. Convocar a assembléa geral dos accionistas nas épocas marcadas, e todas as vezes que parecer necessaria uma convocação extraordinaria.

§ 9º. Organisar o balanço e relatório semestraes, que devem ser apresentados á assembléa geral dos accionistas.

§ 10. Assignar os contractos que forem celebrados com o Governo ou particulares.

§ 11. Assignar os titulos e cautelas das acções, e emittir acções nos casos pervistos nestes estatutos.

§ 12. Arrecadar os fundos da Companhia e escolher o deposito ou emprego mais conveniente para os mesmos.

§ 13. Annunciar as chamadas das acções, respeitando as condições determinadas nestes estatutos.

§ 14. Formular e dirigir o plano da escripturação da Companhia.

§ 15. Nomear e demittir livremente os seus empregados, diminuir o numero destes, quando convier, e marcar-lhes categoria e vencimentos.

§ 16. Fazer a distribuição dos dividendos semestralmente, quando puder ter lugar, guardada a disposição do art. 52.

§ 17. Contrahir, quando fôr necessario, os empréstimos convenientes, precedendo autorisação da assembléa geral dos accionistas, até a importancia total das prestações ainda não recebidas.

§ 18. Reunir-se regularmente uma vez por semana em dia que fôr marcado, e extraordinariamente todas as vezes que os interesses da Companhia o exigirem, fazendo registrar em livro proprio as actas de suas sessões.

Art. 18. A Directoria poderá funcionar validamente, estando presentes tres dos seus membros, e o Presidente terá o voto de qualidade para os desempates, além do de Director.

Art. 19. O Presidente será substituido, nos seus impedimentos, pelo Director mais votado.

Art. 20. Ao Presidente, como executor das deliberações da Directoria, compete assignar todos os contractos celebrados com ella, á excepção dos que forem feitos com o Governo geral ou provincial, a respeito dos quaes se observará o disposto no artigo 17 paragrapho 10.

Art. 21. Por morte, demissão, ausencia ou impedimento de qualquer Director, será chamado para substituí-lo provisoriamente o accionista, que tiver obtido maior numero de votos immediatamente aos eleitos, até que se verifique o disposto no art. 33 § 7°.

CAPITULO III

DA ASSEMBLÉA GERAL

Art. 22. A assembléa geral dos accionistas é formada pela reunião destes ou seus procuradores, representando mais da metade do capital da Companhia.

Art. 23. Reunir-se-ha ordinariamente todos os semestres em dia marcado, e extraordinariamente todas as vezes que fôr convocada pela Directoria. No primeiro caso precederão annuncios com antecedencia de 30 dias, no segundo com 20 dias pelo menos.

Art. 24. A assembléa geral, regularmente convocada e constituida, representa a totalidade dos accionistas; e suas decisões, nos limites de suas attribuições, são obrigatorias.

Art. 25. Em cada sessão ordinaria a Directoria apresentará á assembléa geral o balanço das contas e o relatório. O balanço trará a demonstração minuciosa do estado da Companhia, deverá apontar o capital social, referindo-se a tudo quanto represente o debito e o credito da Companhia, a demonstração da conta de ganhos e perdas, e conterá finalmente todas as explicações para esclarecimento dos accionistas.

Art. 26. Apresentado o balanço e relatório, a assembléa geral elegerá uma commissão de cinco membros para examinar as contas,

e dar o seu parecer, o qual, acompanhado das peças sobre que versar, ficará sujeito á discussão e approvação da assembléa geral para isto previamente convocada.

Art. 27. Tambem terá lugar a convocação extraordinaria pela Directoria sempre que isso fór requerido para o fim designado por accionistas que representem uma decima parte do capital social.

Art. 28. Os votos dos accionistas serão recebidos na seguinte razão: cada cinco acções dará um voto, mas nenhum accionista poderá ter mais de 20 votos, qualquer que seja o numero de acções que possua.

Art. 29. Para o accionista poder votar em qualquer reunião, exige-se que não tenha incorrido na penalidade do art. 40, que tenha registrado e depositado suas acções no escriptorio da Companhia, fazendo-se o registro com antecedencia de 60 dias e o deposito com antecedencia de 15, em relação ao dia da reunião.

Art. 30. Para votar na eleição de Directores exige-se que o accionista registre e deposite suas acções no escriptorio da Companhia, 90 dias antes da eleição. Deste deposito e do mencionado no artigo antecedente dar-se-ha uma cautela ao accionista.

Art. 31. O accionista que não comparecer pessoalmente á reunião da assembléa geral poderá designar como seu procurador qualquer outro accionista; não se admitirão porém votos por procuração na eleição dos Directores.

Art. 32. Todo o accionista terá direito de examinar pessoalmente os balanços, os livros da Companhia, e quaesquer papeis, ou documentos della. Esta faculdade, porém, será limitada a um dia por mez. o qual será designado pela Directoria.

Art. 33. A' assembléa geral compete:

§ 1º. Eleger os Directores.

§ 2º. Deliberar e resolver sobre qualquer proposta da Directoria ou dos accionistas.

§ 3º. Mandar proceder a exames da administração sem limitação alguma, nomeando delegados especiaes para este fim.

§ 4º. Autorisar a contrahir empréstimos, marcando-lhes o modo e as condições.

§ 5º. Auorisar e determinar o augmento do capital, na forma do art. 37 dos presentes estatutos.

§ 6º. Marcar gratificação ao Presidente da Directoria, nos termos do art. 16.

§ 7º. Eleger Director que substitua o que tiver fallecido ou se tiver demittido.

§ 8º. Resolver sobre a venda ou cessão da Estrada, dissolução da Companhia ou incorporação della a outras.

§ 9º. Resolver a modificação dos presentes estatutos, ficando ella dependente de approvação do Governo Imperial.

Art. 34. As decisões em assembléa geral serão tomadas pela maioria dos votos representados; as que porém forem concernentes aos objectos dos § 4º, 5º, 7º, 8º e 9º do artigo antecedente só poderão ser tomadas em assembléa geral, expressamente convocada para esse fim, por dous terços pelo menos dos votos representados.

Art. 35. Nas reuniões da assembléa geral servirão de Presidente e Secretarios os accionistas que nellas forem eleitos pela pluralidade de votos presentes, e as actas, depois de escriptas e approvadas nas respectivas sessões, serão registradas em um livro proprio.

CAPITULO IV

DO CAPITAL SOCIAL, DIREITOS E DEVERES DOS ACCIONISTAS

Art. 36. O capital da Companhia Cearense da via ferrea de Baturité será de 800:000\$000, dividido em 4.000 accões de 200\$000 cada uma, destinados á 1ª secção da via-ferrea, além do que fór de mister para pagamento do beneficio de que trata o art. 3º.

Art. 37. Quando se tratar da construcção das duas outras secções da via-ferrea, clevar-se-ha o capital da Companhia, quanto baste, dividindo-se a quantia accrescida em accões do mesmo valor, as quaes serão distribuidas de preferencia aos accionistas actuaes.

A' nova emissão precederá autorisação do Governo.

Art. 38. As accões serão realisadas em prestações, sendo feitas as chamadas segundo as necessidades da Companhia e na razão do valor estimativo das despezas que se tiverem de fazer com os trabalhos da via-ferrea, precedendo aviso de 30 dias pelo menos.

Art. 39. O accionista impontual, isto é, que não realisar a respectiva entrada no prazo da chamada, perderá em beneficio da Companhia as entradas anteriormente verificadas, salvo se provar, perante a Directoria, caso de forcea maior, e exhibir as entradas demoradas e o premio de 2 % ao mez, dentro de seis mezes, a contar do dia em que começou a mora.

Art. 40. A Directoria tem o direito de declarar em commisso as accões, sobre que occorra a impontualidade, qualificada no artigo antecedente, devendo publicar que ficam nullas, e sem valor, effectuando a emissão de outras que as substituam.

Art. 41. As accões serão ao portador, poderá porém a Directoria declarar no verso o nome do possuidor, que assim o exija.

Art. 42. A transferencia das accões realisa-se por qualquer modo valido em direito. Não póde porém essa transferencia ter lugar por meio algum, senão depois de realiado um quarto de seu valor, nos termos do art. 2º § 5º da Lei de 22 de agosto de 1860.

Art. 43. Por endosso só é permittida a transferencia depois que se tiver recolhido o capital integral das accões emittidas.

Art. 44. No escriptorio da Directoria haverá um registro nominal de todos os possuidores de accões. As transferencias serão averbadas por acto lançado em livro competente.

Art. 45. As despezas de taxas e outras com a transferencia de cada accão, não poderão exceder a mil réis.

Art. 46. No caso de perda ou extravio de uma ou mais accões, a Directoria substituirá os titulos perdidos por outros que serão entregues a quem de direito pertençam, depois de feitos os precisos annuncios, e de tomar-se todas as cautelas de modo a inutilisar os titulos perdidos.

Art. 47. Cada acção é indivisível perante a Companhia, e deve ser representada por uma única pessoa, quaesquer que tenham sido os contractos, de que fosse objecto.

Art. 48. Os credores ou herdeiros da accionistas não poderão arrearar sob qualquer pretexto a propriedade de quaesquer objectos, que sejam da Companhia, salvo o direito que lhes compete sobre os titulos ou acções, que pertençam a seus devedores.

Art. 49. E' accionista toda pessoa, associação, ou entidade, que possuir uma ou mais acções, completamente emitidas, cujas prestações vencidas se acharem devidamente pagas.

Art. 50. Havendo accionistas com firma social, poderão todos os socios que a representem assistir e discutir nas reuniões da assembléa geral, mas só um votará, nos termos do art. 28.

Art. 51. O fallecimento de um ou mais accionistas não obriga a Companhia a liquidar, e os herdeiros dos accionistas jamais poderão embarcar as operações da mesma, ficando-lhes somente o direito de perceber os dividendos, ou transferir as acções nos termos do art. 42.

CAPITULO V

DOS DIVIDENDOS, E FUNDOS DE RESERVA E DE AMORTISAÇÃO

Art. 52. Todos os semestres, em vista das contas e documentos, a Directoria prorrogará á assembléa geral dos accionistas o pagamento de um dividendo, que esteja calculado, e a assembléa resolverá se deve ser pago ou não esse dividendo.

Art. 53. A Directoria deduzirá annualmente dos lucros líquidos uma quantia correspondente a 6/10 % sobre o capital da Companhia para formar um fundo de reserva. Esta quantia poderá ser empregada em apolices da divida publica, em acções da mesma Companhia, ou pelo modo que mais conveniente julgar a assembléa geral.

Art. 54. O fundo de reserva nunca se elevará além de metade do capital da Companhia, e será destinado somente a acudir ás necessidades extraordinarias e provenientes de força maior, não podendo ser applicado a pagamento de multas em que incorra a Companhia.

Art. 55. Além do fundo de reserva, de que trata o artigo antecedente, 20 annos depois de concluida a via-ferrea, formar-se-ha um outro, nos termos da clausula 12^a do contracto, e do § 4^o do art. 1^o da Lei de 13 de outubro de 1869 por meio de quotas deduzidas dos lucros líquidos da Companhia, calculadas de modo a reproduzir o capital no fim do prazo do privilegio.

Art. 56. Não se pagarão dividendos aos accionistas enquanto o capital da Companhia, desfalcado em virtude de perdas, não fór integralmente restabelecido, na forma do art. 5^o § 17 n. 2 do Decreto de 19 de dezembro de 1860.

Art. 57. As multas que por ventura soffrer a Companhia por parte do Governo serão descontadas proporcionalmente dos vencimentos dos empregados, que houverem dado lugar á sua imposição.

CAPITULO VI

DA DISSOLUÇÃO DA COMPANHIA E SUA LIQUIDAÇÃO

Art. 58. A Companhia será dissolvida:

§ 1º. Expirando o prazo marcado para sua duração, se a assembléa geral dos accionistas não resolver o contrario.

§ 2º. Pela venda da Estrada ao Governo, á Companhia diversa, ou pela sua incorporação a outra.

§ 3º. Pela perda de dous terços de seu capital.

§ 4º. Mostrando-se que a Companhia não póde preencher seu fim.

§ 5º. Por todos os meios de direito estabelecidos a respeito das sociedades anonymas e companhias.

Art. 59. Dissolvida a Companhia, entrará em liquidação.

Art. 60. Podem ser liquidadores, tanto os accionistas, como pessoas estranhas á Companhia.

Art. 61. A comissão liquidadora procederá na forma das disposições da Legislação Commercial.

Art. 62. Feita a liquidação e proposta a partilha, serão estes trabalhos apresentados á assembléa geral extraordinariamente, para resolver se deve ser approvada a liquidação e a proposta de partilha.

Art. 63. Esta deliberação será tomada por dous terços dos votos representados, e approvada a liquidação e proposta de partilha, nenhum accionista poderá mais reclamar.

CAPITULO VII

DA FISCALISAÇÃO DO GOVERNO PROVINCIAL

Art. 64. O Governo provincial tem o direito de fiscalisar os trabalhos e as operações da Companhia em seus diversos serviços.

Art. 65. Para este fim lhe é permittido examinar a escripturação da Companhia, todos os documentos a ella pertencentes, os quaes a Directoria franqueará, sempre que lhe fór exigido.

CAPITULO VIII

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 66. A Companhia poderá ter agencias em localidades differentes da Provincia dentro ou fóra do Imperio. Estas agencias obrarão por força dos poderes, que lhes forem conferidos pela Directoria, sendo porém préviamente autorisados pela assembléa geral dos accionistas.

Art. 67. A Companhia poderá vender a via-ferrea e seus privilegios, em todo ou em parte, uma vez concluida ella, ou mesmo durante a sua construcção, por deliberação da assembléa geral dos accionistas.

Art. 68. Logo que fôr concluida a primeira secção, ou parte della, capaz de offerecer transitio, será organizada a tarifa para os transportes e conducções, de accôrdo com o Governo provincial, e na conformidade do contracto.

Art. 69. Fará parte integrante dos presentes estatutos o contracto referido, cuja integra abaixo se transcreve, com a lei de sua approvação, entendendo-se que tudo fica acceto e approvedo peies que subscrevem as accões da Companhia ou em qualquer tempo forem dellas possuidores.

Art. 70. Os accionistas são responsaveis pelo valor das accões que lhes forem distribuidas.

Fortaleza, 7 de novembro de 1870.

(Seguem-se as assignaturas.)

AVISO N. 33 — DE 31 DE AGOSTO DE 1871

Approva os planos e plantas para o prolongamento da Estrada de Ferro de D. Pedro II até a Lagôa Dourada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 33 — Rio de Janeiro, 31 de agosto de 1871.

Tendo resolvido approvar os planos e plantas organizados por essa Directoria para construcção do prolongamento da Estrada de Ferro até a Lagôa Dourada, assim o communico a V. S. para seu conhecimento e devidos effeitos.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 44 — DE 6 DE SETEMBRO DE 1871

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que não ha necessidade de contractar os serviços de engenheiros estrangeiros porquanto existem nacionaes inteiramente habilitados nos diversos ramos da Engenharia Civil.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 44 — Rio de Janeiro, 6 de setembro de 1871.

Não tendo o Governo Imperial necessidade de contractar os serviços de Engenheiros estrangeiros, porquanto existem nacionaes inteiramente habilitados nos diversos ramos da Engenharia Civil, assim o declaro a V. S. em resposta ao seu officio de 27 de julho ultimo com o qual transmittio-me a carta que lhe dirigio o Engenheiro Roderick A. F. Cayne propondo-se a vir contractado para o Imperio.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 38 — DE 14 DE SETEMBRO DE 1871

Declara que os objectos importados directamente pela Estrada de Ferro de D. Pedro II estão isentos de direitos de importação.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 38 — Rio de Janeiro, 14 de setembro de 1871.

Em solução ao seu officio de 8 de agosto passado, declaro a V. S. que os objectos importados directamente pela Estrada de Ferro de D. Pedro II para seu consumo estão isentos de direitos de importação pelas disposições em vigor, conforme acaba de me informar o Ministro da Fazenda em Aviso de 9 do corrente.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

AVISO N. 39 — DE 20 DE SETEMBRO DE 1871

Manda o Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II tornar effectivos os favores concedidos á Companhia Brasil Industrial pelo Decreto n. 4786, de 6 do corrente mez.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 39 — Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1871.

Tendo-se feito extensivas á Companhia Brasil Industrial, pelo Decreto n. 4786 de 6 do corrente, os favores especificados nas clausulas 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 8ª do Decreto n. 3965 de 18 de setembro de 1867, expeça V. S. as precisas ordens affim de que pela admi-

nistração dessa Estrada de Ferro se tornem effectivas taes concessões.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO LEGISLATIVO N. 2035 — DE 23 DE SETEMBRO DE 1871

Determina que a Lei n. 1836 de 27 de setembro de 1870 continue em vigor no 1º semestre do exercício de 1872-73, com diversas alterações, se antes não fór promulgada a respectiva lei de orçamento.

A Princesa Imperial Regente, em Nome do Imperador o Senhor D. Pedro II. Ha por bẽm Sancionar e Mandar que se execute a seguinte Resolução da Assembléa Geral:

Art. 1º. A Lei n. 1836 de 27 de setembro de 1870, decretada para o exercicio de 1871-72, continuará em vigor no 1º semestre do de 1872-73, se antes não fór promulgada a Lei de Orçamento respectiva, com as seguintes alterações:

§ 1º. O Governo é autorizado a despende desde já, pelos meios que faculta a sobredita lei de orçamento, as sommas necessarias para execução das seguintes leis do anno passado:

N. 1767 de 9 de julho, garantindo juros de 5 % ao capital adicional da Estrada de Ferro de Pernambuco;

N. 1808 de 2 de agosto, subvencionando a navegação a vapor do rio Araguaya;

N. 1829 de 9 de setembro, concernente á repartição de estatística;

N. 1832 de 9 de setembro, que consignou o credito de mil contos de réis para o abastecimento dagua á capital do Imperio;

N. 1837 de 27 de setembro, autorizando o fabrico de moeda de nickel;

N. 1904 de 17 de outubro, que fixou 35:000\$000 para as despesas com a demarcação do patrimonio em terras estabelecido a Sua Alteza Imperial a Sra. D. Izabel e seu Augusto Esposo;

N. 1905 de 17 de outubro, que fixou 35:000\$000 para as despesas com a demarcação do patrimonio em terras estabelecido a Sua Alteza a Sra. D. Leopoldina e seu Augusto Esposo.

§ 2º. Continua em vigor a autorisação do art. 12 da Lei numero 1836 de 27 de setembro de 1870, para conversão da divida fluctuante, ficando, porém, tal autorisação limitada, e quando seja indispensavel, á parte relativa aos bilhetes do Thesouro, que não houver sido resgatada em consequencia do disposto no art. 3º da Lei n. 1953 de 17 de julho do corrente anno.

§ 3º. As percentagens de 34 e 25 por cento, cobradas sobre os direitos de importação, em virtude do art. 1º § 1º da Resolução n. 1750 de 20 de outubro de 1869, e Decreto n. 4601 de 24 de setembro de 1870, serão reduzidas para o anno civil de 1872, a primeira a 28 %, e a segunda a 21 %.

Art. 2º. São revogadas as disposições em contrário.

O Visconde do Rio Branco, Conselheiro de Estado, Senador do Imperio, Presidenté do Conselho de Ministros, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Fazenda e Presidente do Tribunal do Thesouro Nacional assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte e tres de setembro de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Visconde do Rio Branco.

AVISO N. 27 — DE 26 DE SETEMBRO DE 1871

Declara que não é admissivel a inclusão nas contas de custeio da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco, a verba proveniente de differenças de cambio, no caso de pagamento de dividendos feitos nessa capital.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 27 — Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Com o officio de V. Ex. datado de 11 do mez passado recebi o relatorio do Engenheiro Fiscal interino da Estrada de Ferro dessa Provincia durante o mez de junho ultimo e o primeiro semestre do corrente anno.

Em resposta transmitto a V. Ex. a inclusa copia do parecer dado pelo Engenheiro Francisco P. Passos afim de que aquellé funcionario informe circumstanciadamente sobre os factos a que se refere em seu parecer o mencionado Engenheiro.

Outrosim declaro a V. Ex. que não sendo admissivel incluir-se nas contas de custeio a verba proveniente de differenças de cambio, no caso de pagamento de dividendos feitos nessa capital, devem os commissarios do Governo excluir nos balancetes essa verba de despesas que em nenhuma hypothese pode onerar os cofres publicos.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Vice-Presidente da Provincia da Bahia.

DECRETO N. 4797 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1871 (*)

Concede autorisação para estudos de linhas ferreas e de navegação nas bacias dos rios S. Francisco e Tocantins.

A Princesa Imperial Régente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II. Attendendo ao que requereram o Engenheiro Manoel Buarque de Macedo e o Barão do Livramento, Ha por bem Conceder-lhes autorisação para procederem ás explorações e estudos preliminares de linhas ferreas e de navegação nas bacias dos rios S. Francisco e Tocantins, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, 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 quatro de outubro de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Clausulas a que se refere o Decreto desta data

1ª

Os empresarios obrigam-se a fazer por sua conta as explorações e estudos preliminares:

1º. De uma linha ferrea nos valles dos rios Paraopeha e São Francisco, desde S. Goncalo da Ponte, onde pararam os trabalhos da Commissão que por Aviso de 20 de junho de 1866 foi incumbida de estudar o melhor traço da Estrada de Ferro de D. Pedro II, até o ponto em que começa a navegação do S. Francisco, logo abaixo da cachoeira do Pirapora;

2º. De outra linha ferrea destinada a ligar as bacias navegaveis dos rios S. Francisco e Tocantins pelos valles dos rios Carinhanha e Paraná, ou pelos do rio Grande, rio Preto e rio do Somno, como fór mais conveniente, segundo demonstrarem os reconhecimentos geraes que nessas duas direcções serão previamente feitos;

3º. Das seccões navegaveis desses afluentes do S. Francisco e Tocantins, que dispensarem o estabelecimento da via-ferrea.

2ª

Os trabalhos a que se obrigam os empresarios consistirão principalmente:

1º. No reconhecimento das regiões por onde tenham de passar as linhas ferreas com o fim de determinarem-se approximadamente

(*) Em virtude deste Decreto foi lavrado o contracto assignado em 6 de outubro de 1871, no livro n. 1 de contractos "Obras Publicas". 1871-1873 — pagina 31.

os pontos obrigados de passagem, e colherem-se todos os dados e informações que possam determinar a escolha dos valles que devam ser estudados;

2°. No traçado de uma linha de ensaio que se approxime o mais possível da directriz da via ferrea, medindo-se as distancias com a maior exactidão, e tomando-se não somente os angulos de deflexão das linhas com o theodolito, mas tambem o rumo magnetico de cada uma;

3°. No nivelamento longitudinal de todos os pontos da linha traçada, usando-se para esse fim dos instrumentos mais exactos, commumente empregados nos trabalhos de Estrada de Ferro;

4°. No levantamento de secções transversaes em numero sufficiente para a determinação da configuração do terreno em uma zona não menor de 100 metros para cada lado da linha estudada;

5°. No levantamento da planta e do nivelamento e sondagens das secções navegaveis dos affluentes dos rios S. Francisco e Tocantins que tiverem de ser ligados pela segunda via-ferrea;

6°. Na determinação da latitude e longitude dos pontos mais notaveis situados nas linhas estudadas ou nas suas proximidades, e bem assim de todas as confluencias de rios e de todos os povoados que contarem dez ou mais fogos; empregando-se nas observações os instrumentos da maior exactidão;

7°. No apanhamento de dados e informações sobre a população, cultura, riqueza mineralogica e outras circumstancias interessantes das zonas que tenham de ser directamente servidas pelas vias de comunicação projectadas;

8°. Na construcção das plantas e perfis das linhas e rios estudados e na organização dos orçamentos e memorias descriptivas dos projectos.

3°

Os estudos começarão na linha do Paraopeba dentro de 18 mezes contados desta data, sob pena de 1:000\$ de multa por cada mez de demora até o maximo de 12 mezes, findos os quaes caducará a presente concessão.

Ao mesmo tempo farão os empresarios os reconhecimentos primeiramente na direcção dos rios Carinhanha e Paraná, e depois na do rio Grande, rio Preto, e rio do Somno, usando do barometro para a determinação das differenças de altura entre os pontos mais importantes; e no prazo de 30 mezes contados desta data submeterão um relatório circumstanciado desses trabalhos ao Ministerio da Agricultura, que determinará então, dentro de dous mezes depois de recebido esse relatório, qual das duas direcções deverá ser de preferencia estudada.

4°

Todos os trabalhos deverão ficar concluidos no prazo de quatro annos, contados desta data, sob pena de um conto de réis de multa por mez de demora que exceder esse prazo.

Só se reputarão concluidos os trabalhos, quando estiverem em poder do Ministro da Agricultura os seguintes documentos que os empresarios se obrigam a apresentar:

1°. Uma planta geral na escala de 1:4.000 das linhas ferreas e rios explorados; a daquellas indicará os grãos ou raios de curvatura, e nella será representada por curvas de nivel equidistantes de tres metros a configuração do terreno sobre uma zona não menor de 100 metros para cada lado; a dos rios mostrará as linhas e cotas de sondagens, e nella serão assinaladas todas as circumstancias que possam interessar á navegação.

Mas tanto aquella, como esta deve indicar as divisas das propriedades particulares ou terrenos devolutos ou nacionaes, comprehendidos nas zonas exploradas, assim como os campos, as mattas virgens, os solos pedregosos, etc.;

2°. Um perfil longitudinal, na escala de 1:4.000 para as distancias, e de 1:400 para as alturas, das mesmas linhas ferreas e rios explorados, com indicação da extensão e taxa das declividades quanto ás primeiras, e da declividade média e velocidade das aguas quanto aos segundos; —

3°. Perfis transversaes na escala de 1:200, tanto das linhas ferreas, como dos leitos dos rios nos pontos mais notaveis, e em numero sufficiente, quanto ás primeiras, para a determinação dos volumes de obras de terra;

4°. Planos geraes na escala de 1:200 das obras d'arte mais notaveis exigidas na construção das vias ferreas;

5°. Um orçamento geral do custo de cada linha ferrea, com indicação das quantidades de obras e dos preços de unidade;

6°. Uma relação das estações com as distancias intermedias dos pontos de partida;

7°. Uma relação dos boeiros, com as respectivas dimensões, posição na linha e quantidades de obras.

8°. Uma relação das pontes, viaductos e pontilhões, com indicação das principaes dimensões, posição na linha e systema de construção;

9°. Tabellas dos calculos das distancias médias de transporte dos productos das excavações em cada divisão da linha;

10. Tabellas das quantidades de cada natureza de productos das excavações com as respectivas distancias médias de transportes;

11. Tabelas dos alinhamentos com indicação dos respectivos desenvolvimentos e dos grãos ou raios de curvaturas;

12. Tabellas das declividades com indicação das respectivas taxas e extensões;

13. Cadernos contendo os resultados das observações astronomicas e os calculos feitos para a determinação das latitudes e longitudes;

14. Memorias explicativas e justificativas dos projectos apresentados;

15. Um relatório geral de todos os trabalhos executados pelos empresarios, contendo dados e informações sobre a população, produção, clima, etc., das regiões exploradas, e quaesquer esclarecimentos e noticias que possam interessar ao estabelecimento das vias de communicação projectadas.

Este relatório será acompanhado de um mappa geral na escala de 1:100.000 das regiões mais proximas das linhas exploradas.

6°

Os estudos das linhas ferreas serão feitos para a via de um metro de largura, com o declive maximo de 1:40, e curvas de raio nunca menor de 100 metros, não se devendo recorrer a estes limites senão nas serras, cuja transposição offereça difficuldades sérias.

Para as explorações dos rios se terá em vista que só poderão ser aproveitadas para a navegação aquellas secções não interrompidas desde a foz no S. Francisco ou no Tocantins, que permittem em ambos os sentidos o movimento facil e seguro de barcos de vapor de 0m,90 de calado nas épocas de maior secca, ou que, com melhoramentos de custo inferior ao de uma Estrada de Ferro marginal, possam offerecer essa condição de navegabilidade.

7°

Todas as medidas serão tomadas e indicadas segundo o systema metrico.

8°

Os empresarios remetterão mensalmente ao Ministerio da Agricultura, as cadernetas originaes de notas de todas as operações feitas no terreno em relação aos trabalhos a que se obrigam, devendo taes notas ser tomadas com methodo e clareza indispensaveis para que possam ser facilmente verificadas por pessoa estranha aos referidos trabalhos.

Não sendo preenchida pontualmente esta condição, o Governo não tomará conhecimento dos trabalhos de que trata a clausula 5°.

9°

Quando se apresentarem duas ou mais direcções, que offereçam apparentemente vantagens proximamente iguaes para o estabelecimento das vias ferreas, os empresarios farão em cada uma dellas os estudos a que se obrigam e submetterão ao Ministro os respectivos planos e orçamentos; mas no caso de indemnisação de seus trabalhos, só serão pagos na razão da linha preferida.

10°

Os empresarios apresentarão igualmente todas as notas, planos e mais documentos relativos aos reconhecimentos e explorações de linhas abandonadas, afim de poder o Governo apreciar se o traço

preferido será com effeito o mais conveniente, e se a navegação fluvial não pôde estender-se além dos limites indicados.

11ª

Se depois de apresentados os trabalhos especificados neste contracto e preenchidas todas as obrigações contrahidas pelos empresarios, o Governo reconhecer a vantagem para o paiz e a utilidade geral das vias de communicação projectadas nas bacias dos rios S. Francisco e Tocantins, concederá aos mesmos empresarios autorisação para estabelecerem as mesmas vias de communicação e para o respectivo uso e gozo, mediante os auxilios precisos e condições que serão então definitivamente assentadas, ficando, em todo o caso, sujeitas á approvação do Corpo Legislativo as clausulas que delle dependerem, sem a qual não terão effeito.

12ª

Se dentro de seis mezes contados da data em que forem entregues na Secretaria da Agricultura os trabalhos especificados neste contracto, o Governo não tiver resolvido fazer a concessão a que se refere a clausula precedente, indemnizará aos empresarios dos trabalhos que tiverem effectuado em virtude do presente contracto; mas a indemnisação só será devida no caso de terem os empresarios satisfeito a todas as condições a que se sujeitam.

O valor da indemnisação será calculado na razão de £ 75 por kilometro de traço estudado e escolhido para a via ferrea, e de £ 35 por kilometro de rio affluente do Tocantins ou do S. Francisco explorado e considerado proprio para a navegação.

Quaesquer variantes ou linhas de reconhecimento, ainda que abranjam grandes extensões, não serão contados para o pagamento, nem tão pouco as secções dos rios que depois de exploradas não forem julgadas aproveitaveis para a navegação, ficando bem entendido que desde o ponto de partida em S. Gonçalo da Ponte até a margem direita do Tocantins não se contará para o pagamento senão uma linha, quer de via ferrea quer de rio navegavel, e excluir-se-hão quaesquer trabalhos que por ventura façam os empresarios nos rios S. Francisco e Tocantins, e na extensão daquelles de seus affluentes que forem conhecidos como propios para a navegação por exames e experiencias anteriores.

13ª

No caso de fazer-se a concessão de que trata a clausula 9ª, ou no de indemnisar-se os empresarios, ficarão pertencendo ao Governo todos os planos e documentos apresentados por elles.

14ª

A concessão para as explorações e estudos preliminares a que se referem as presentes clausulas é intransfervel.

15°

O Governo terá conhecimento prévio do nome do Engenheiro Chefe que fôr incumbido daquelles trabalhos.

16°

As duvidas que suscitarem-se entre o Governo e os empresarios, com excepção do preço da indemnisação a que se refere a clausula 12ª, serão resolvidas por arbitros.

Se as partes contractantes não accordarem num mesmo arbitro, cada uma nomeará o seu, e estes começarão os seus trabalhos por designar um terceiro, cujo voto será definitivo.

Se não houver accôrdo sobre o terceiro, cada arbitro escolherá um Conselheiro de Estado, e entre estes decidirá a sorte.

Palacio do Rio de Janeiro, em 4 de outubro de 1871. — *Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.*

DECRETO N. 4798 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1871

Proroga por mais um anno o prazo concedido pela condição 13ª do Decreto n. 3924 de 3 de Agosto de 1867 a Cunha, Plant & Comp., para a incorporação da Companhia emprezaria da via ferréa ou tram—road da cidade do Rio Grande aos terrenos carboníferos do Candiota na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, Attendendo ao que requereram Cunha, Plant & Comp., Ha por here Prorogar por mais um anno o prazo concedido na condição 13ª do Decreto n. 3924 de 3 de agosto de 1867, para a incorporação da Companhia que tem de realizar a construcção de uma Estrada de Ferro pelo modo mais economico, ou de um tram—road partindo da cidade do Rio Grande até os terrenos carboníferos do Candiota, na Provincia de S. Pedro do Rio Grande do Sul, mediante a seguinte modificação:

A Companhia terá a sua sede no paiz ou fóra d'elle, comtanto que tenha no Brasil um representante com plenos poderes para tratar e resolver directamente com o Governo quaesquer questões emergentes, ficando entendido que, ou sejam com o Governo ou com particulares, serão todas tratadas e resolvidas no Brasil, de conformidade com a respectiva legislação, e sem recurso para tribunaes estrangeiros.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor, 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 quatro de outubro de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Império.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

AVISO N. 46 — DE 9 DE OUTUBRO DE 1871

Declara que não podem ser levadas á conta de custeio da Estrada de Ferro da Bahia ao S. Francisco as despesas com a construcção de duas casas em: Periperi, para residência do Engenheiro principal e do mestre de linha da referida Estrada.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 46 — Rio de Janeiro, 9 de outubro de 1871.

Ilmo. e Exmo. Sr. — Não procedendo as observações do Presidente da Companhia Estrada de Ferro da Bahia contra a decisão deste Ministerio que mandou excluir das contas do custeio da mesma Estrada a quantia de 2:794\$235 despendido até 31 de dezembro do anno passado com a construcção de uma casa em Periperi para residência do Engenheiro principal da mesma Estrada, e nem podendo ser nella admitida a despeza de £ 400, importancia da casa que se está construindo em Periperi para o mestre do serviço das locomotivas, cumpre que V. S. declare peremptoriamente ao referido Presidente não só que o Governo mantem aquella decisão, mas, tambem que não admitirá nas contas de custeio a mencionada despeza de £ 400.

Ao Engenheiro principal da Estrada, tendo a seu cargo a conservação de parte da linha desde a estação Central na Bahia, é indifferente residir em qualquer ponto dessa extensão, e, portanto, não é justificavel a despeza com a construcção de casa especial para sua residencia em lugar designado.

Se, porém, a Companhia entender ser isso indispensavel, nada obsta a que proceda nessa conformidade, levando porém a despeza á conta do capital e nunca á do custeio que não pôde admittil-a.

No mesmo caso está a despeza com a construcção da casa para o contra-mestre ou mestre da locomotiva, sendo muito para notar que ao passo que a Companhia procura dest'arte accommodar seus empregados, que aliás percebem ordenados vantajosos, não attenda com o mesmo esmero para a conservação da Estrada, cujos boeiros e pontilhões estão por tal forma arruinados que carecem de ser escorados, cumprindo que V. S. o intime para providenciar a este respeito com a precisa brevidade.

Quanto ao salario do medico tambem nada o Governo alterará de sua decisão anterior, porquanto em nenhuma outra Estrada de Ferro figuram estes empregados vencendo gratificações pagas por conta da receita.

Mantendo, pois, as decisões dadas sobre estes pontos, espera o Governo Imperial que a Companhia, comprehendendo os razoaveis fundamentos em que ellas assentam dará as mais terminantes ordens para que estas despezas sejam excluidas das contas do custeio, afim de que na tomada de contas não deem occasião a duvidas e questões.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 47 — DE 16 DE OUTUBRO DE 1871

Declara que não pôde ser incluída nas contas de custeio da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco a somma destinada ao pagamento da annuidade concedida pela assembléa dos accionistas ao seu Secretario Mr. Bellany.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 47 — Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1871.

Em resposta ao officio dessa Legação de 16 de agosto ultimo, sob n. 11, declaro a V. S. que, não procedendo as observações do Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco contra a deliberação deste Ministerio que mandou excluir da conta de garantia a somma destinada ao pagamento da annuidade concedida pela assembléa dos accionistas em remuneração dos serviços prestados por Mr. Bellany como Secretario da mesma Companhia, mantenho a decisão tomada, o que V. S. fará constar ao mesmo Presidente, declarando-lhe outrosim que o Governo não consentirá que na mencionada conta sejam incluídas outras despesas, além das que pelo contracto vigente devem a ellas ser levadas.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 44 — DE 11 DE OUTUBRO DE 1871

Autorisa a construcção das estações Passa Vinte, Campos Elyseos, Boa Vista e Queluz, da 4ª Secção da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 44 — Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1871.

Em resposta ao officio que V. S. dirigio-me em 6 de maio do corrente anno ácerca da construcção das estações dessa Estrada de Ferro além da Barra Mansa, declaro a V. S. que fica autorizado a mandar proceder á construcção das de Passa Vinte, no lugar denominado Cachoeira, Campos Elyseos, em frente á cidade de Rezende; Boa Vista e Queluz, ficando adiada a escolha dos lugares para as de Lavrinhas e Cachoeiras.

Recommendo a V. S. que de ora em diante haja a maior simplicidade em taes edificios para evitar grandes despesas, devendo sujeitar á minha approvaçáo os planos dos que se tiverem de construir.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Director da Estrada de Ferro de D. Pedro II.

DECRETO N. 4803 — DE 18 DE OUTUBRO DE 1871

Concede á Companhia — Estrada de Ferro de Macahé e Campos —
autorisação para funcionar e approva seus estatutos.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador, Attendendo ao requerimento da Companhia — Estrada de Ferro de Macahé e Campos — organizada nesta cidade e devidamente representada, e tendo ouvido o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 13 do mez passado, Ha por bem Conceder-lhe autorisação para funcionar, e Approvar os respectivos estatutos com as modificações que com este baixam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, 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 dezoito de Outubro de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Modificações a que se refere o Decreto n. 4.803 desta data feitas nos estatutos da Companhia da Estrada de Ferro de Macahé e Campos.

I.

No art. 2º se deve tornar dependente da approvação do Governo a prorrogação do prazo de duração da Companhia.

II.

Ao art. 10 accrescente-se o seguinte paragrapho:
A dissolução da Companhia se verificará tambem nos outros casos do art. 35 do Decreto n. 2711 de 19 de dezembro de 1860: procedendo-se á sua liquidação de accôrdo com as disposições do Codigo Commercial.

III.

A assembléa geral dos accionistas será presidida pelo accionista que fór annualmente eleito na reunião ordinaria de cada anno para dirigir os respectivos trabalhos; ficando assim modificados os artigos 21 e 27, § 2º.

IV.

Nos arts. 29 e 31 accrescente-se o adjectivo — liquidos — ao substantivo — lucros.

Palacio do Rio de Janeiro, em 18 de outubro de 1871. —
Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Estatutos da Companhia Estrada de Ferro Macahé e Campos — a que se refere o Decreto n. 4 803 de 18 de Outubro de 1871.

CAPITULO I

DA COMPANHIA

Art. 1º. A Companhia — Estrada de Ferro Macahé e Campos — tem por fim executar o contracto celebrado em 3 de fevereiro de 1870, na forma da Lei n. 1464 de 16 de novembro de 1869, entre o Governo Provincial do Rio de Janeiro e Andrew Taylor, José Antonio dos Santos Cortico e Antonio Joaquim Coelho, para construção de uma linha ferrea entre as cidades de Macahé e Campos dos Goytacazes; tendo por complemento uma linha de navegação, sem privilegio, entre o porto daquella cidade e esta Côte.

Art. 2º. O tempo de duração da Companhia será de 50 annos — prazo do privilegio —, podendo ser espadado de conformidade com o disposto no art. 17 do contracto supracitado, se assim fôr resolvido pela assembléa geral dos accionistas.

Art. 3º. A Companhia terá sua séde nesta Côte, podendo estabelecer agencias em Campos, Macahé e outros pontos em que sejam ellas necessarias ao bom andamento e regularidade do serviço.

Art. 4º. O capital da Companhia será de 5.000:000\$ divididos em 25.000 acções de 200\$000 cada uma, devendo-se considerar a constituida desde que tenha realisado a emissão de $3\frac{1}{5}$ daquellas acções, e ficando ao arbitrio da Directoria completar o restante do capital por meio de emprestimo feito dentro ou fóra do paiz, ou por uma segunda emissão: caso em que terão preferencia os accionistas primitivos.

Esse capital poderá ser augmentado por deliberação da assembléa geral dos accionistas, e com approvação do Governo Imperial.

Art. 5º. No caso de verificar-se o augmento do capital, os accionistas então inscriptos nos registros da Companhia terão preferencia na distribuição das novas acções que forem emittidas.

Art. 6º. O capital deverá ser realisado por chamadas de 10 % do valor nominal das acções, que a Directoria anunciará nas folhas publicas de maior circulação nesta Côte, com intervallo nunca menor de 30 dias, entre uma e outra chamada; e não se dará começo á construção das obras, nem se farão encommendas do material da Companhia senão depois de verificada a segunda chamada.

Art. 7º. Os accionistas são responsaveis somente pelo valor nominal de suas acções; aquelles, porém, que não satisfizerem as prestações do capital com devida pontualidade, perderão em beneficio da Companhia a importancia das entradas que já tiverem realisado, e o direito ás respectivas acções, salvo justificação procedente e accepta pela Directoria dentro do prazo de 30 dias contados do ultimo marcado para as entradas.

Art. 8º. As acções só serão transferiveis depois de realisada a terceira chamada.

A transferencia opera-se, unicamente, por termo lavrado nos registros da Companhia, assignado pelo vendedor e comprador, ou

seus procuradores legalmente constituídos, e authenticado pelo Secretario da Directoria.

Art. 9º. A Companhia acceta na sua integra o contracto feito com os empresarios e fica "ipso-facto" obrigada a satisfazer todas as condições que nelle se contém, assim como as estipuladas no decreto que concedeu o privilegio; passando igualmente para a mesma Companhia todos os direitos, encargos e regalias estabelecidos no referido decreto.

Art. 10. Se a Companhia soffrer prejuizos, que além dos fundos de reserva absorvam a terça parte do capital estipulado, entrará logo em liquidação, se a assembléa geral dos accionistas não deliberar o restabelecimento do fundo na sua integridade.

CAPITULO II

DA ASSEMBLÉA GERAL DOS ACCIONISTAS

Art. 11. A assembléa geral compor-se-ha dos accionistas possuidores de 10 ou mais acções, inscriptas nos registros da Companhia 40 dias, pelo menos, antes da reunião para que forem convocados, salva a primeira, se tiver ella lugar dentro daquelle prazo, contado da installação da Companhia.

Art. 12. Julgar-se-ha constituída a assembléa geral achando-se presentes accionistas que representem mais de um terço do capital realiado. Não se verificando esta condição na primeira reunião, convocar-se-ha outra para 10 dias depois, e então se poderá deliberar com qualquer numero de accionistas presentes.

Parapho unico. Quando se tratar de augmento de capital prorogação de prazo da duração da Companhia e de reforma ou modificação destes estatutos, é indispensavel, para que as deliberações sejam válidas, a presença de accionistas que representem mais de metade do fundo social, e obtenham maioria absoluta de votos.

Art. 13. O accionista habilitado na forma do art. 11, que não puder comparecer, terá o direito de se fazer representar por outro accionista tambem habilitado, conferindo-lhe para isso poderes especiaes.

Art. 14. Cada cezena completa de acções dá direito a um voto; nenhum accionista, porém, terá mais de 10 votos, qualquer que seja o numero de acções que represente por si ou como procurador de outros.

Parapho unico. Não serão admittidos votos por procuração quando se tratar da eleição de Directores ou membros da Commissão Fiscal.

Art. 15. Serão admittidos em assembléa geral, exhibindo previamente documentos comprobatorios dos seus direitos, se os representados possuírem 10 ou mais acções:

- 1º. Os inventariantes por seus inventariados;
- 2º. Os pais e os tutores por seus filhos ou pupillos;
- 3º. Os maridos por suas mulheres;
- 4º. Os prepostos de qualquer firma ou corporação.

Art. 16. Fóra dos casos especificados no paragrapho unico do art. 12 e da eleição de Directores ou membros da Comissão Fiscal, as votações serão feitas "per capita"; todavia, a requerimento de qualquer membro da assembléa geral, esta poderá resolver que se faça por acções, na forma do art. 14.

Art. 17. A assembléa geral reunir-se-ha ordinariamente em qualquer dia do mez de julho de cada anno, para tomar conhecimento do relatorio da Directoria e da Gerencia, balanço do anno findo, parecer da Comissão Fiscal, e eleger quando tenham terminado o tempo de seu exercicio os membros da Directoria e da Comissão Fiscal.

Paragrapho unico. Se na mesma reunião a assembléa geral não tiver tempo de pronunciar seu juizo sobre a gestão da Directoria, ou resolver qualquer assumpto de interesse da Companhia, a sessão poderá ser adiada para outro dia, dentro dos oito seguintes.

Art. 18. A assembléa geral tambem se reunirá extraordinariamente sempre que a Directoria o julgar necessario, ou quando seja requerido por accionistas que representem pelo menos um quinto do capital; nessas reuniões, porém, não se tratará senão do objecto para que tenham sido convocadas.

Paragrapho unico. Dada a seguinte hypothese deste artigo, se a Directoria não fizer a convocação, dentro do prazo de 20 dias, os proprios accionistas promoverão por si a reunião extraordinaria, observando o preceito dos arts. 11 e 12.

Art. 19. A convocação para as reuniões da assembléa geral, tanto ordinarias como extraordinarias, se fará por annuncios nos jornaes de maior circulação desta Côte, com antecedencia nunca menor de oito dias do indicado para a reunião.

Art. 20. A eleição dos Directores ou membros da Comissão Fiscal, bem como todas as deliberações da assembléa geral, serão por maioria relativa de votos dos accionistas presentes, salvo a excepção do paragrapho unico do art. 13.

Art. 21. As reuniões da assembléa geral são presididas pelo Presidente da Directoria, o qual nomeará d'entre os membros da mesma assembléa dous Secretarios para os trabalhos da mesa.

CAPITULO III

DA ADMINISTRAÇÃO

Art. 22. A Companhia será administrada por uma Directoria de cinco membros eleitos pela assembléa geral dos accionistas, com excepção da primeira, a qual se comporá dos cinco fundadores que assignam os presentes estatutos, e cujas funções durarão até a conclusão das obras da Companhia.

Depois dessa época poderá a assembléa geral dos accionistas reduzir a tres o numero dos Directores.

Art. 23. Os Directores servirão por tempo de tres annos, podendo ser reeleitos no fim desse prazo; deverão possuir pelo menos 100 acções, as quaes são obrigados a conservar intransferiveis durante o seu exercicio.

Art. 24. É incompatível com o cargo de Director o accionista que com a Companhia tiver contractos por si ou associado a outros, e nella fôr empregado.

Art. 25. O Director da Companhia que cahir em insolvência, suspender pagamentos, chamar credores ou com elles fizer concordata, enfermar da razão, e achar-se, emfim, em estado de incapacidade civil, moral ou physica não poderá continuar no exercicio de seu cargo.

Art. 26. Nos casos do artigo antecedente, e nos de impedimento, renuncia ou morte de algum dos seus membros, a Directoria convidará, entre os accionistas de 100 ou mais acções, quem o substitua até a primeira reunião da assembléa geral, na qual se proverá definitivamente a vaga.

Art. 27. Incumbe á Directoria:

1º. Velar pelo exacto cumprimento do contracto a que se refere o art. 1º, e de todas as disposições destes estatutos;

2º. Nomear d'entre seus membros um Presidente, um Vice-Presidente e um Secretario, competindo ao primeiro presidir ás reuniões tanto da Directoria como da assembléa geral, e a fazer executar suas resoluções; ao segundo, substituir o primeiro em seus impedimentos; e ao terceiro, lavrar as actas das sessões da Directoria, authenticar os termos de transferencia de acções, e a fazer o expediente;

3º. Nomear um Gerente de sua confiança (negociante ou firma social desta praça em pleno gozo de seus direitos civis, preferindo-se sempre algum accionista que tenha as necessarias habilitações), o qual terá a seu cargo a direcção de todo o serviço da Companhia.

4º. Nomear por proposta do Gerente os empregados que forem precisos; suspender-os, impôr-lhes multas e demittir-os quando sirvam mal; para o que organizará um regulamento interno especificando com a maior clareza as obrigações de cada um e o serviço da Companhia;

5º. Fazer escripturar os livros da Companhia com toda a regularidade e pelo melhor systema em commercio;

6º. Inspeccionar as contas e os balancetes apresentados pelo Gerente e fazer os dividendos dos lucros liquidos que tocarem aos accionistas, conforme o disposto no art. 37;

7º. Apresentar á assembléa geral dos accionistas, na reunião ordinaria do mez de julho, o balanço do anno findo, e um relatório circumstanciado da marcha e das occurrencias dos negocios da Companhia.

8º. Franquear á Commissão Fiscal o exame da escripturação, dando-lhe todas as informações e esclarecimentos que ella exigir;

9º. Decidir todas as duvidas que possam apparecer em relação ao serviço da Companhia;

10. Nomear um Engenheiro de sua confiança, não só para fiscalisar a construcção das obras da Companhia, como o trafego da linha ferrea depois della concluida.

Art. 28. A Directoria terá amplos poderes para tudo quanto fôr em beneficio da Companhia; comprar, vender, alugar terrenos.

navios ou propriedade de qualquer natureza, edificar, contractar, segurar contra risco de fogo e mar, representar a Companhia perante os poderes do Estado, e, por seu Presidente, demandar e ser demandada, preferindo sempre os meios conciliatórios ou arbitramento.

Art. 29. Em retribuição do seu trabalho, os membros da Directoria perceberão uma percentagem dos lucros da Companhia, que será arbitrada pela assembléa geral dos accionistas.

Art. 30. Incumbe ao Gerente:

1º. Dirigir todo o serviço da Companhia, segundo as ordens e instruções da Directoria, ministrando-lhe com fidelidade todas as informações tendentes á boa marcha dos negócios;

2º. Propôr á Directoria os empregados que forem necessários, e bem assim a suspensão e demissão dos mesmos quando cumprirem mal seus deveres;

3º. Conservar o escriptorio da Companhia em condições de perfeita ordem e regularidade, ter a escripturação sempre em dia e exhibir balancetes trimestraes acompanhados de um relatório, afim de que a Directoria possa ter pleno conhecimento dos negócios da Companhia;

4º. Recolher em conta corrente a um banco da escolha da Directoria todos os dinheiros da Companhia que não tiverem immediata applicação.

Art. 31. Em remuneração de seus serviços, o Gerente perceberá o honorario ou uma percentagem dos lucros da Companhia, que fôr marcado pela Directoria, com approvação da assembléa geral dos accionistas.

Art. 32. Devendo ser o Gerente pessoa de confiança da Directoria, poderá esta demittir-o quando assim o entender a bem dos interesses da Companhia.

Art. 33. O Gerente, quando não fôr accionista da Companhia, poderá comparecer ás reuniões da assembléa geral para ministrar as informações e esclarecimentos que se lhe pedirem.

CAPITULO IV

DA COMMISSÃO FISCAL

Art. 34. Na assembléa geral ordinaria de cada anno será eleita uma commissão fiscal composta de tres membros, possuidores de 50 ou mais accções, servindo de relator aquelle que entre si escolherem.

Art. 35. Incumbe á Commissão Fiscal:

1º. Examinar a escripturação da Companhia, para o que a Directoria lhe franqueará todos os livros e documentos comprobatorios da receita e despeza, ministrando-lhe, assim como o Gerente, todas as informações, sem reserva, que ella requisitar;

2º. Apresentar á assembléa geral dos accionistas, nas reuniões ordinarias, o seu parecer sobre a gestão da Directoria durante o anno decorrido, e quaesquer negocios concernentes á Companhia.

Art. 36. Por morte, renúncia ou impedimento de qualquer dos membros da Comissão Fiscal os restantes convidarão para preencher a vaga um accionista de 50 ou mais accções, que exercerá as funcções do cargo até a primeira reunião ordinaria da assembléa geral.

CAPITULO V

DOS DIVIDENDOS E FUNDOS DE RESERVA

Art. 37. No fim de cada semestre deduzir-se-ha da renda líquida a quota de 20 por cento que é destinada a prover á deterioração do material da Companhia e aos riscos e prejuizos que occorrerem, devendo as sobras dessa despeza serem convertidas em apolices da divida publica, que constituirão fundo de reserva.

Feita esta deducção será o restante da renda líquida distribuida pelos accionistas.

Paragrapho unico. Fica entendido que no caso de desfalque do capital, não se farão dividendos aos accionistas.

Art. 38. Sempre que o fundo de reserva attingir á somma de 1.000:000\$000. fica dispensada a deducção dos lucros líquidos para tal applicação.

CAPITULO VI

DISPOSIÇÕES GERAES

Art. 39. O Engenheiro de que trata o paragrapho 10 do artigo 27, será pago pelos empresarios que se encarregarem da construcção das obras, até que estas estejam concluidas e entregues á Companhia, continuando depois por conta desta.

Art. 40. Nos casos omissos nestes estatutos regulará a pratica geralmente seguida pelo commercio ou por emprezas semelhantes.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES TRANSITORIAS

Art. 41. Os empresarios encarregados da construcção das obras e do material da Companhia, ficarão obrigados a pagar semestralmente aos accionistas o juro na razão de 6 por cento ao anno, das quantias que estes forem realisando por conta do capital, contado até o dia em que as linhas ferrea e maritima sejam entregues á Companhia.

Em compensação desse onus, os mesmos empresarios perceberão até um anno depois da inauguração do trafego total daquellas linhas, a renda que ellas forem produzindo, devendo custeal-as por sua conta e risco; e no fim desse prazo, entregal-as á Companhia, verificando-se então a completa solidez das obras e o perfeito estado de todo o material rodante e maritimo, na forma

do contracto que tem de ser celebrado entre os ditos empresarios e a Directoria, sujeitando-se aquelles a receber o restante da indemnisação dos juros por que se obrigam, em juros de 1 por cento da renda liquida annual da Companhia durante os quatro primeiros annos seguintes, sem prejuizo de 12 por cento dos accionistas.

Art. 42. Todas as pessoas que subscreverem acções desta Companhia são obrigadas a fazer as entradas do capital respectivo, nos termos do art. 6º, e a sujeitar-se ás disposições dos presentes estatutos e ás alterações que o Governo Imperial fizer no acto da approvação dos mesmos; começando desde logo os trabalhos da Companhia.

Rio de Janeiro, 1871. (Seguem as assignaturas.)

AVISO N. 49 — DE 28 DE OUTUBRO DE 1871

Pede ao Ministro brasileiro em Londres auxilio o Engenheiro Francisco Pereira Passos na questão do resgate das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Thesouro com séde em Londres.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Seccão — N. 49 — Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1871.

Nas instrucções inclusas por copia que nesta data expeço ao Engenheiro Francisco Pereira Passos, Inspector especial das Estradas de Ferro Anglo Brasileiras subvencionadas pelo Thesouro, recommendo-lho que com toda a circumspeccão e reserva trate de examinar o estado do mercado e as disposições dos accionistas das respectivas Companhias sobre o resgate das mesmas Estradas de accordo com o § 1º do art. 2º da Lei n. 1953 de 17 de julho deste anno informando sobre os meios de effectual-o ou directamente pela compra em globo ou por acquisição parcial das seccões respectivas.

Neste empenho o Governo Imperial espera que V. S. auxiliará aquelle Engenheiro contribuindo tão efficaçmente quanto couber em seu poder para o bom exito das negociações.

A' vista do que V. S. tem ponderado sobre a irritação que nos animos dos membros da Directoria da Estrada de Ferro de S. Paulo deve produzir a decisão por mim tomada e que mantenho sobre as contas do capital garantido, o que lhes tem aconselhado o adiamento da respectiva intimação, autoriso V. S. para escolher a oportunidade em que convirá fazel-a, comtanto não seja muito retardado.

E porque é natural seja ella mais um motivo para embarçar a projectada opinião do resgate, declaro a V. S. que para consequil-a não duvidarei modificar em parte os termos da referida decisão, o que dependerá de autorisação prévia.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 50 — DE 28 DE OUTUBRO DE 1871

Recommenda ao Ministro brasileiro em Londres preste todo o auxilio ao Engenheiro Francisco Pereira Passos nomeado Inspector especial das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Thesouro com sede naquella cidade, afim de decidir as questões pendentes entre o Governo e as Companhias das referidas Estradas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 50 — Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1871.

Tendo de partir no 1º paquete que sahir para a Europa o Engenheiro Francisco Pereira Passos, nomeado para exercer nessa cidade as funcções de Inspector especial das Estradas de Ferro anglo-brasileiras subvencionadas pelo Thesouro Nacional, expedi-lhe nesta data as instrucções constantes da copia inclusa.

Dellas verá V. S. qual o pensamento do Governo em relação ás questões pendentes com as referidas Estradas.

Ao mesmo Inspector especial ordeno que em todas as emergencias se entenda previamente com V. S. afim de que reunidos os esforços de ambos, possam ser superadas as difficuldades que até o presente tem obstado a prompta solução das duvidas suscitadas pelas Companhias empresarias das mesmas Estradas e a completa harmonia que deve reinar nas suas relações com o Governo.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

AVISO N. 75-B — DE 28 DE OUTUBRO DE 1871

Nomeia o Engenheiro Francisco Pereira Passos Inspector especial em Londres das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Thesouro e dá as necessarias instrucções.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 75-B — Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1871.

De accordo com o disposto no Art. 14 do Decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853, e condições 23 dos Decretos n. 1299 de 19 de novembro do mesmo anno, e 1759 de 26 de abril de 1856, foi Vmce. nomeado por portaria desta data Inspector especial em Londres das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Estado.

No desempenho desta Commissão Vmce. procurará obter prompta solução das questões pendentes, ou que sobrevierem entre as Companhias empresarias das mesmas Estradas e o Governo, guiando-se pelas Instrucções annexas, e no caso de omissão destas, de accordo com a letra e espirito dos respectivos contractos e decisões do Governo, e sempre a harmonisar com o Ministro brasileiro em Londres, quando por exigirem as circumstancias prompta decisão não convier aguardar as ordens deste Ministerio.

Para mais facilidade da Commissão que lhe é incumbida, recomendo ao nosso Ministro que de conformidade com as disposições dos citados Decretos, delegue a Vmce. quando fôr necessario ou conveniente, seus poderes e direitos de Director "ex-officio" das referidas Estradas.

E' este o fim principal de sua missão, porém conjunctamente Vmce. encarregar-se-ha de encomendar os materiaes precisos dos differentes serviços technicos deste Ministerio, inspecionando todas as vezes que fôr possível, sua construcção e fabrico, e procedendo ás necessarias experiencias para seu recebimento.

Igualmente prestará o auxilio de sua experiencia e conhecimentos de sua profissão, se fôr requisitado pela Legação Imperial em Londres.

A esta Secretaria de Estado remetterá Vmce. circumstanciadas informações, sobre os melhoramentos materiaes em geral, e especialmente sobre os progressos que se hajam effectuado nos differentes ramos de engenharia civil additando-lhes a necessaria critica mormente em relação ao que se referir á sua applicação no Brasil.

Para o estudo e exame desses melhoramentos fica Vmce. autorizado a ausentar-se de Londres, uma vez que por isso não sejam prejudicadas as necessidades da sua Commissão principal.

Ser-lhe-hão nesse caso abonadas as despezas de transporte pela Delegacia do Thesouro em Londres

Por ultimo, declaro-lhe que sendo o problema de emigração um dos que interessam ao Imperio, tanto mais que sua importancia acaba de tomar grande incremento com a publicação da Lei n. 2040 de 28 de setembro ultimo, o Governo Imperial apreciará devidamente os serviços que Vmce. prestar com relação a este assumpto, quer desvanecendo preconceitos contrarios aos nossos interesses, patenteando a situação real e as verdadeiras circumstancias do Brasil quer cooperando directamente para encaminhar a este paiz uma parte da emigração européa.

Opportunamente Vmce. solicitará os meios de que carecer para a realisação destas ideas, afim de que sejam postos á sua disposição.

Deus Guarde a V. Mmce.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Dr. Francisco Pereira Passos.

Instrucções para o Inspector especial em Londres, das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Thesouro, a que se refere o Aviso n. 50 desta data.

Cômquanto o Governo Imperial tenha-se esforçado por cumprir fielmente as obrigações que contrahi para com as Companhias empresarias das Estradas de Ferro de Pernambuco, Bahia e São Paulo, affastando-se somente desta regra em bem das mesmas Companhias quanto tem reconhecido a necessidade de auxiliá-las por novas concessões, questões não sido por ellas suscitadas que

tem occasionado uma certa desharmonia em suas relações com o mesmo Governo.

Para terminar estas questões de accordo com os interesses de ambas as partes contractantes, é Vmcc. nesta data nomeado Inspector especial das mesmas Estradas devendo no cumprimento das obrigações deste cargo cingir-se ás instrucções que sobre cada uma das ditas questões passo a dar-lhe.

ESTRADA DE FERRO DE PERNAMBUCO

Pelo accordo de 20 de agosto do anno passado ficaram resolvidas as principaes duvidas que havia com esta Companhia.

A clausula 7^a desse accordo dispõe que a Companhia será obrigada a prolongar á sua custa, e conforme o traço que fôr approvedo pelo Governo, a respectiva Estrada de Ferro, desde a estação das Cinco Pontas até o porto do Recife dentro do prazo de um anno contado da data que lhe fôr marcada depois de adoptado o plano para o dito porto, perdendo, se o não fizer, qualquer direito que pretenda ter sobre este objecto.

O accordo nada diz sobre a estação central, por ser questão distincta da do prolongamento, e não ter-se suscitado duvidas a este respeito.

No orçamento que serviu de base ao Decreto n. 1245 de 13 de outubro de 1853 a quantia destinada para aquella estação foi de £ 20.000, e as obras da 1^a Secção receberam-se com a clausula de ser depois construida definitivamente a estação com aquella somma.

Se a Companhia preferir não prolongar a Estrada de Ferro, como já desistiu de construir a linha singela de trilhos até o largo do Arsenal de Guerra, correr-lhe-ha a obrigação de edificar nas Cinco Pontas a estação Central definitiva com a mencionada somma de £ 20.000 para esse fim reservada, o que Vmcc. lhe exigirá.

Tendo a Directoria resolvido conceder a Mr. Bellany a pensão annual de £ 350 em remuneração dos serviços por elle prestados á Companhia, levando, porém, a respectiva despeza a conta do custeio, declarei-lhe que este acto não merece a approvação do Governo. Estou disposto a manter esta decisão, porquanto não ha razão justificavel para admittir-se na conta da garantia despezas que, como esta, não estão especificadas nos contractos vigentes, quaesquer que sejam aliás os seus fundamentos.

Entretanto, não duvidarei admittir como favor muito especial á Companhia, o restabelecimento do antigo ordenado do Secretario, comquanto a experiencia tenha demonstrado que o serviço pode ser feito com a remuneração actual.

ESTRADA DE FERRO DA BAHIA

A questão mais importante com esta Empresa é a fixação do capital garantido, cujas contas foram examinadas pelo seu antecessor.

O relatório por elle apresentado foi submettido a uma Commissão especial, cujo parecer concluiu pela necessidade de ser re-considerada a tomada de contas do mesmo capital.

Logo que chegar a Londres Vmce. occupar-se-ha deste assumpto.

Tendo-se em 1868 recommendado á Directoria a conveniencia de supprimir-se parte do pessoal superior da administração, que não estava em relação nem com as necessidades do serviço nem com a posição precaria da empresa, prometteu ella attender ás observações do Governo logo que fossem expirando os prazos dos contractos aos empregados indispensaveis.

Não obstante subsistirem ainda dois Engenheiros incumbidos da conservação da linha, um dos quaes vence mais do que anteriormente, e bem assim o medico de partido com a gratificação de libras 350.

Resolvi que fosse excluida essa gratificação da conta de garantia desde o 1º de julho ultimo; e seria para desejar que houvesse um só Engenheiro residente.

A Companhia não tem cuidado de reconstruir os boeiros e pontilhões arruinados desde muitos annos, contentando-se em escorral-os e renovar as escoras quando apodrecem, e deixando de parte trabalhos tão importantes de primeira necessidade, trata por outro lado de construir casas para o contra-meste das officinas e Engenheiro principal em Periperi sob o pretexto, quanto a este, de ter o mesmo Engenheiro de alli residir, quando tendo elle a seu cargo a conservação da maior parte da linha pôde morar em qualquer ponto dessa extensão.

O Governo decidia que a despeza feita com a casa para o Engenheiro principal fosse excluida das contas de garantia, e manteve esta decisão.

Quanto á casa nova para o contra-mestre das officinas, se é necessaria, deve ser feita por conta do capital.

Sobre a necessidade de tratar-se promptamente da reconstrução definitiva dos boeiros e pontilhões arruinados, já expedi Aviso, e convirá que Vmce. lembre com insistencia á Companhia o cumprimento de seus deveres neste assumpto.

ESTRADA DE FERRO DE S. PAULO

Com esta Companhia é que bem surgido ultimamente as questões mais graves.

As de maior importancia referem-se ao material rodante, á fixação do capital garantido e á inclusão na receita da indemnisação ao Thesouro pela cessação da renda nos dias de abril e maio, em que o trafego esteve interrompido por acto voluntario do Superintendente da Empresa.

Sobre todas estas questões ha decisões que constam de Avisos dirigidos á Legação em Londres, juntos por copia.

Ha nesta Estrada de Ferro necessidade de fazerem-se algumas obras addicionaes, como sejam as estações da Raiz e do Alto da Serra, o augmento da estação de S. Paulo, a construcção de armazens em S. Bernardo e Belém e o augmento das officinas de S. Paulo.

Deverá Vmce., portanto, expôr á Companhia a conveniencia de construir quanto antes taes obras que o trafego e a economia da

serviço reclamam, mostrando-lhe a obrigação em que ella se acha de realisal-as por conta do capital.

Secretaria do Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas em 28 de outubro de 1871.

O Director Geral — *José Agostinho Moreira Guimarães.*

AVISO N. 75-C — DE 28 DE OUTUBRO DE 1871

Dá instrucções ao Engenheiro Francisco Pereira Passos, Inspector especial em Londres das Estradas de Ferro subvencionadas pelo Thesouro, acerca da disposição contida no paragrapho 1º do artigo 2º da Lei n. 1.953, de 17 de julho do corrente anno sobre o resgate das Estradas de Ferro de Santos a Jundiahy, do Recife ao S. Francisco da Bahia a Alagoas.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 75-C — Rio de Janeiro, 28 de outubro de 1871.

O § 1º do artigo 2º da Lei n. 1953 de 17 de julho deste anno autorisou o Governo a contractar com as Companhias das Estradas de Ferro de Pernambuco, Bahia e S. Paulo o resgate das mesmas Estradas por titulos da divida publica, comtanto que o dispendio annual com os juros e amortisações dos ditos titulos não excedam á importancia da garantia concedida a cada uma das ditas Companhias.

Segundo os Decretos de concessão, o Governo só pode effectuar a desapropriação dessas Estradas depois de certo prazo, que ainda está longe de expirar. Antes disso a desapropriação só póde ter lugar por accôrdo com as Companhias.

Antes de tentar qualquer negociação com as mesmas Companhias, examinará o estado do mercado e dos animos dos accionistas, a tal respeito formulando um plano para a realisação do mesmo resgate nos precisos termos da citada Lei.

Será sempre preferivel que o resgate se effectue directamente com as Companhias. E' muito natural que as Directorias respectivas opponham-se, e sob pretexto de advogarem os interesses dos accionistas, apresentem pretensões que o Governo não estará autorisado nem disposto a satisfazer.

Para vencer esta difficuldade cumpre empregar todos os meios que a attenta observação dos factos indicar como acertados e proficuos devendo ter a maior cautela em manter a fé até hoje depositada pelos capitalistas inglezes na palavra do Governo.

No caso, porém, de se não poder realisar a hypothese do resgate directo, informará sobre a conveniencia e meios praticos de adquirir as acções das respectivas Estradas por troca com titulos da divida publica externa ou interna.

Acerca deste grave assumpto recommendo-lhe de novo a maior circumspeção e reserva, entendendo-se apenas com o nosso Ministro em Londres.

Sobre as contas da garantia da Companhia da Estrada de Ferro de S. Paulo devo declarar-lhe que, antevendo que a decisão tomada ha de produzir alguma indisposição no animo da Directoria e dos accionistas, como me tem ponderado o nosso Ministro em Londres, o qual por esse motivo não intimou ainda a mesma Directoria

aquella decisão que mantenho, autoriso-o para escolher a oppor-
tunidade em que convenha fazer a dita intimação comtaton que
não seja muito retardada.

E' natural que a irritação da mencionada Directoria seja mais
um obstaculo á projectada operação do resgate desta Estrada: para
consegui-lo, porém, não duvidaria modificar em parte os termos
da decisão tomada, o que dependerá de autorisação prévia.

Deus Guarde a Vmce.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Dr. Francisco Pereira Passos.

AVISO N. 54 DE 4 DE NOVEMBRO DE 1871

Declara ao Ministro brasileiro em Londres ficar o Governo inteirado
de se achar liquidada a reclamação de Eduardo Mornay.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PU-
BLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção
— N. 54 — Rio de Janeiro, 4 de novembro de 1871.

Pelo officio dessa Legação datado de 7 do mez passado, sob
n. 147, fiquei inteirado de achar-se liquidada a reclamação do
Sr. Eduardo de Mornay, e aguardo as informações que promette
sobre este assumpto, e a que se refere na ultima parte do citado
officio.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do
Brasil em Londres.

DECRETO N. 4811 — DE 10 DE NOVEMBRO DE 1871

Concede á Companhia da Estrada de Ferro de Campos a S. Sebastião
autorisação para funcionar e approvação de seus estatutos.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o
Imperador o Senhor D. Pedro II, Attendendo ao requerimento da
Companhia da Estrada de Ferro de Campos a S. Sebastião, devi-
damente representada, e de conformidade com a Sua Immediata
Resolução de 2 do corrente mez, tomada sobre o parecer da Secção
dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em con-
sulta de 9 de outubro ultimo. Ha por bem Conceder-lhe autorisa-
ção para funcionar, e Approvar os respectivos estatutos com as
modificações, que com este baixam, assignadas por Theodoro Ma-
chado Freire Pereira da Silva do Conselho de Sua Magestade o
Imperador, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agri-
cultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido
e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em dez de novembro de

mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Modificações a que se refere o Decreto n. 4811 desta data

1ª

Art. 7º. Nenhum accionista pôde dispôr de mais de sessenta votos.

2ª

Art. 11 § 4º. Designar o numero, attribuições e vencimentos dos empregados da Companhia, nomeal-os e demittil-os, como fôr conveniente; ficando o numero e vencimentos dependentes da approvação da assembléa geral dos accionistas.

3ª

Art. 12. A assembléa geral dos accionistas será presidida pelo que fôr annualmente eleito na reunião ordinaria de cada anno para dirigir os respectivos trabalhos.

4ª

Art. 13 (2º periodo). Supprimam-se as palavras — eleição da Directoria.

5ª

Art. 16. Acrescente-se o seguinte paragrapho: — A liquidação da Companhia se procederá na conformidade das disposições do Codigo Commercial.

6ª

Accrescente-se o seguinte artigo: — A Companhia começará suas operações logo que haja realizado a importancia da primeira entrada do valor das accões.

Palacio do Rio de Janeiro, em 10 de novembro de 1871. —
Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Estatutos da Companhia — Estrada de Ferro de Campos a São Sebastião — a que se refere o Decreto n. 4811 de 10 de Novembro de 1871

Art. 1º. Esta Companhia, que se denominará — Estrada de Ferro de Campos a S. Sebastião —, tem por fim o estabelecimento de um serviço de transportes para passageiros e cargas, por meio de uma Estrada de Ferro movida por vapor, entre a cidade de Campos e a freguezia de S. Sebastião, na forma dos contractos celebrados com a Provincia do Rio de Janeiro a 4 de setembro de

1869, na forma da Lei Provincial de 24 de dezembro de 1868 e conforme a prorrogação de tempo concedida por despacho de 10 de abril de 1871 em virtude da Lei Provincial n. 1541 de 7 de dezembro de 1870, cujas clausulas se obriga a satisfazer, bem como as determinações da Camara Municipal de Campos, sempre que se tratar do assentamento e direcção dos trilhos, e de qualquer mudança ou accrescentamento que se lhes tenha de fazer.

Art. 2º. A sede da Companhia será nesta Corte.

Art. 3º. O capital da Companhia será de 600:000\$, divididos em 3.000 acções de 200\$ cada uma, e poderá ser elevado quando a assembléa geral de accionistas assim deliberar, devendo o augmento ser dividido entre os accionistas que d'elle quizerem participar, na proporção de suas acções. E' fixado o prazo de um anno, contado da approvação destes estatutos, para a distribuição das acções, ainda não emitidas e a realisação da primeira entrada do respectivo capital. O augmento do capital dependerá de prévia approvação do Governo.

Art. 4º. A chamada das entradas será feita pela Directoria, conforme o progresso das obras; nunca, porém, mais de uma no espaço de 30 dias, avisando-se com antecedencia de 15 dias o tempo e o lugar do pagamento. Pagar-se-ha 10 % do valor das acções ao par na occasião da subscripção.

Art. 5º. Os accionistas que deixarem de fazer qualquer das entradas subsequentes á 1ª de 10 % especificada no art. 4º, perderão em favor da Companhia as quantias com que houverem entrado, assim como o direito ás suas acções.

Art. 6º. Os accionistas são responsaveis pelo valor de suas acções, cuja venda, cessão ou transferencia por qualquer titulo lhes é livre, depois de realisar um quarto do seu valor, fazendo-se as necessarias averbações nos livros da Companhia.

Art. 7º. Por cada 10 acções se contará um voto, e só se considerará habilitado a votar nas questões em que tenha de haver votação o accionista que estiver presente por si ou por procurador, devendo toda a procuração, impressa ou manuscrita, ter a assignatura devidamente reconhecida. Nenhum accionista, porém, terá mais de 200 votos, qualquer que seja o numero de suas acções, e não serão admittidos votos por procuração para a eleição dos Directores.

Art. 8º. Depois da conclusão das obras a seu cargo, a Companhia será gerida por uma Directoria composta de tres membros, eleitos pela assembléa geral, dentre os accionistas que tiverem pelo menos 50 acções, as quaes serão depositadas, e não poderão ser alienadas enquanto forem Directores os seus proprietarios.

Os tres Directores elegerão dentre si o Presidente da Directoria, quando vagar este cargo. A Directoria terá tambem entre si um Thesoureiro incumbido de receber os dinheiros da Companhia e por elles ser responsavel, cumprindo-lhe recolher periodicamente a uma ou mais casas bancarias, á escolha da Directoria, as quantias que não forem precisas para as despesas immediatas.

Art. 9º. Depois de eleita a primeira Directoria pela assembléa geral, serão eleitos nove Directores de dous em dous annos, e os mesmos poderão ser reeleitos.

Art. 10. Até a conclusão das obras e mais seis mezes, a administração da Companhia será assim composta:

Presidente da Directoria, *W. S. Ellison*. — Vice-Presidente, Major *José Dias Delgado de Carvalho*. — Thesoureiro e Secretario, *George Wilmot*.

No caso de retirada pesmanente de um dos Directores, será substituido por pessoa accionista de 50 acções, por elle designada e approvada pelos outros dous.

Art. 11. A' Directoria compete:

1°. Providenciar ácerca da construcção, conservação e custeio da Estrada de Ferro durante seis mezes depois de completada a construcção;

2°. Fiscalisar e fazer arrecadar o que esta produzir, dando ao seu producto liquido o destino que fôr conveniente. Os dinheiros serão igualmente recolhidos pelo Thesoureiro, na forma disposta no art. 8°, podendo a Directoria fazel-os empregar em letras do Thesouro Nacional, apolices da divida publica ou acções das Companhias, cujos juros estejam garantidos pelo Governo, ou em acções proprias desta Companhia;

3°. Fazer todos os contractos, ajustes e arranjos, quer para o assentamento dos trilhos e obras accessorias, quer para tudo quanto fôr util e necessario ao fim e interesses da Companhia;

4°. Designar o numero, attribuições e vencimentos dos empregados da Companhia, nomeal-os e demittil-os, como fôr conveniente;

5°. Dirigir a correspondencia da Companhia;

6°. Apresentar um relatorio do estado da Companhia á assembléa geral dos accionistas, assim como o balanço da receita e despesa relativamente a cada anno que findar.

7°. Convocar ordinaria ou extraordinariamente a assembléa geral, devendo fazel-o sempre que a sua reunião extraordinaria fôr requisitada por accionista que representem uma quinta parte da totalidade dos votos da mesma assembléa;

8°. Finalmente, prover a juro que fôr a bem da Companhia dentro dos limites traçados por estes estatutos.

Art. 12. Haverá todos os annos, em qualquer dia do mez de janeiro, uma reunião da assembléa geral para rever e approvar o relatorio e balanço do anno findo, que deve apresentar a Directoria, e que a assembléa geral poderá mandar examinar por uma Commissão do modo que julgar conveniente. Em uma reunião ordinaria cada dois annos a assembléa geral procederá opportunamente á eleição necessaria para nova Directoria, na conformidade das disposições antecedentes. Estas reuniões, assim como as extraordinarias, serão presididas pela Directoria. O Presidente da Directoria será tambem competente para convocar a extraordinariamente, sempre que o julgar conveniente, ou pela requisicão de que trata o artigo antecedente, § 7°.

A convocação se fará por annuncios, com antecedencia de 15 dias, pelo menos.

Art. 13. A assembléa geral póde deliberar, estando presentes accionistas que representem pelo menos um terço da totalidade dos

votos da mesma assembléa, e quando não apparecerem accionistas que representem pelo menos um terço da totalidade dos votos da mesma assembléa, e quando não apparecerem accionistas sufficientes para fazer numero, será convocada nova reunião que ficará constituida e limitada a deliberar, seja qual fôr o numero de acções representadas.

As deliberações para augmento do capital da Companhia, liquidação della, eleição de Directoria e reforma dos estatutos, deverão, porém, reunir maioria absoluta dos referidos votos.

Art. 14. Dos lucros liquidos da Companhia em cada semestre, provenientes de operações effectivamente concluidas durante elle, se deduzirá 10 % cada semestre ou a parte maior de 10 % por semestre que a Directoria julgar conveniente para construir um fundo de reserva, exclusivamente destinado a fazer face ás perdas do capital social e para substituí-lo.

Dos mesmos lucros liquidos, deduzir-se-hão tambem 10 % para gratificação dos Directores, não podendo porém tal deducção exceder a quantia de 20:000\$000, para ser dividida entre elles annualmente.

Art. 15. O restante dos lucros liquidos, se houver, será dividido semestralmente nos primeiros dias de janeiro e julho entre os accionistas que o forem na occasião de fecharem-se os livros. Não se poderá porém fazer distribuição de dividendos enquanto o capital social, desfaleado em virtude de perdas, não fôr integralmente restabelecido.

Art. 16. A dissolução da Companhia verificar-se-ha nos casos dos arts. 35 e seguintes do Decreto n. 2711 de 19 de dezembro de 1860. Se a Companhia tiver prejuizos que absorvam metade do seu capital, addicionado o fundo de reserva, entrará logo em liquidação, vendendo-se em leilão tudo quanto possuir para se applicar o producto ao pagamento de suas dividas, e todo o restante será dividido entre os accionistas na proporção de suas acções.

Art. 17. Os membros desta Companhia convencionam subscrever o numero de acções adiante de seus respectivos nomes. — *W. S. Ellison*, Presidente. — *José Dias Delgado de Carvalho*, Vice-Presidente. — *P. pro. George Wilmot*, Thesoureiro. — *Secretario Julio Bourbon*.

AVISO N. 32 — DE 10 DE NOVEMBRO DE 1871

Pede ao Presidente da Provincia da Bahia informações sobre a isenção de direitos pretendida pela Tram-road de Nazareth.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação. — 3ª Secção — N. 32 — Rio de Janeiro, 10 de novembro de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Afim de que possa o Governo Imperial resolver acerca do requerimento em que o Coronel José Lopes Pereira de Carvalho pede isenção de direitos para todo o material que fôr importado para a empresa Tram-Road Nazareth, que acompanhou o officio dessa presidencia de 9 do mez passado, cumpra

que se remetta a esta Secretaria de Estado, copia do contracto e da concessão feita pela Camara Municipal.
Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 79 — DE 14 DE NOVEMBRO DE 1871

Nomeia ao Engenheiro Francisco da Cunha Gaivão para proceder aos estudos do prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia a Alagoinhas até o rio S. Francisco, nas proximidades de Joazeiro, e dá as respectivas instrucções.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 79 — Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1871.

Tendo resolvido incumbir a Vmce. de proceder aos estudos do traço que melhor convém ser adoptado para o prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia até o Joazeiro, ou suas proximidades nas margens do rio S. Francisco, chamo a sua attenção para o seguinte.

Desde o lugar denominado Alagoinhas, onde actualmente termina aquella Estrada, até o Joazeiro, calcula-se a distancia de 470 kilometros, ou 70 leguas de tres mil braças.

A direcção geralmente indicada para o prolongamento da Estrada é a do caminho que passa pelos arraiaes de S. João d'Agua Fria, Serrinha e Caeté, villa de N. S. dos Queimados e villa Nova da Rainha. Entre o rio Catú pouco adiante de Alagoinhas e 2 leguas abaixo de Agua Fria, estão concentradas as principaes difficuldades da linha, em consequencia da série de ondulações mais ou menos elevadas que ahi se apresentam em direcção quasi normal á da Estrada.

De Agua Fria á Serrinha o terreno se apresenta facilmente á construcção da via ferrea.

Da Serrinha a Queimados pode ella passar por Caeté ou algumas milhas distante deste ponto, por terreno menos difficil e mais fertil, segundo informações existentes.

Ambos estes traços deverão ser estudados por Vmce. afim de serem comparados sob o ponto de vista de economia na construcção, e vantagens para o trafego.

No lugar denominado Queimados, que dista cerca de 235 kilometros de Alagoinhas, isto é. a maior distancia entre este ponto e Joazeiro, tem a linha de atravessar o rio Itapicurú, e seguir por elle até a distancia de 13 kilometros mais ou menos, desviando-se para transpor 24 a 25 kilometros, mais adiante a serra de Itiuba, que offerece mais de uma passagem facil.

Destá serra até Villa Nova da Rainha ha um pequeno valle, pelo qual a Estrada pode continuar sém difficuldades.

Além desta povoação terá a linha de cortar a serra da Saude.

seguindo depois pelo valle do Passo Comprido até cerca de 48 kilometros antes do Joazeiro.

Taes são as indicações geraes pelas quaes deverá Vmce. guiarse, cumprindo-lhe, entretanto, proceder a reconhecimentos em direcções differentes daquellas, sempre que por suas observações ou por informações fidedignas o julgar conveniente com o fim de obter o traço mais economico e mais vantajoso.

Estando a povoação de Joazeiro situada em lugar baixo e sujeito ás inundações do rio, convirá que Vmce. examine se nas suas proximidades não haverá localidade mais apropriada para termo da Estrada de Ferro.

Nestes estudos deverá V. Mmce. limitar-se a correr uma linha com as variantes que as circumstancias do terreno e as necessidades do projecto exigem, empregando a bussola ou o theodolito, como julgar mais conveniente, e deverá ao mesmo tempo proceder ás operações de nivelamento longitudinal e ao apertamento do esboço topographico da zona percorrida de modo a poder redigir o projecto preliminar com os orçamentos approximados das despesas de construcção.

Deverá Vmce. tambem ter em vista o seguinte:

1.º Qual o custo de uma via-ferrea nas mesmas condições e da mesma bitola da actual, sendo de 1,60 o limite das rampas, e de 180 metros o dos raios de curvatura.

2.º Qual o valor de uma outra via-ferrea de 1 metro de bitola, para a qual poder-se-hão admittir rampas de 1,40 e curvas de 100 metros de raio, quando seja indispensavel para evitar aviladas despesas de construcção.

Tanto as plantas da linha como os perfis longitudinaes devem ser feitos na escala de 1:4000, para as distancias horizontaes, e na de 1:400 para as verticaes, referidas todas ao nivel médio do mar.

Estes desenhos serão acompanhados de uma planta geral na escala de 1:40.000, da zona percorrida, e de uma memória descriptiva e justificativa das principaes disposições do projecto com os orçamentos circumstanciados das despesas de primeiro estabelecimento.

Durante o tempo dos trabalhos de reconhecimento e marcação da linha procurará Vmce. colher informações sobre a cultura, producção e população dos districtos que tiverem de alimentar a via-ferrea e do mais que possa interessar, afim de remetter de tudo um relatorio circumstanciado a este Ministerio.

Para desempenho desta importante commissão que o Governo Imperial confia ao seu zelo e intelligencia, requisitará Vmce. do Presidente da Provincia da Bahia, os auxilios e providencias que forem necessarios, devendo entender-se com o Engenheiro Fiscal da via ferrea da mesma Provincia, ácerca das informações e esclarecimentos de que carece, conforme nesta data lhe recommendo qua preste.

Deus Guarde a Vmce.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Bacharel Francisco da Cunha Galvão.

AVISO N. 55 — DE 17 DE NOVEMBRO DE 1871

Declara ao Ministro brasileiro em Londres que a emissão de 481 acções do valor de libras 10.000, lançadas pela Directoria da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, não affectará o capital garantido.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 55 — Rio de Janeiro, 17 de novembro de 1871.

Accuso o recebimento do officio dessa Legação, de 7 do mez findo, o qual acompanhou o projecto de relatorio que a Directoria da Companhia da Estrada de Ferro de Pernambuco ia apresentar á respectiva assembléa geral, e bem assim a correspondência trocada entre a Legação e a Directoria sobre a emissão de 481 acções no valor de £ 10.000.

De tudo inteirado e á vista da resposta de Lord Gost, Presidente da mesma Directoria, na qual formalmente declarou que a referida operação, nenhum augmento acarretara á importância da garantia do Governo, com a qual nenhuma reacção tem, approvo o procedimento da Legação relativa a esse assumpto.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Enviado Extraordinario e Ministro Plenipotenciario do Brasil em Londres.

DECRETO N. 4830 — DE 23 DE NOVEMBRO DE 1871

Concede autorização á Companhia Brasileira Limitada da Estrada de Ferro de Porto Alegre e Novo Hamburgo, para funcionar no Imperio.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador, Attendendo ao requerimento da Companhia Brasileira Limitada da Estrada de Ferro de Porto Alegre e Novo Hamburgo, organizada em Londres, para a execução do contracto celebrado em 30 de julho de 1869, entre a presidencia da Provincia de S. Pedro e John Mac Ginity, e de conformidade com a Sua Immediata Resolução de 15 do corrente mez, tomada sobre o parecer da Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado, exarado em consulta de 24 do mez anterior, Ha por bem Conceder-lhe autorização para funcionar no Imperio, sob as seguintes clausulas:

1ª. A Companhia terá no Imperio um ou mais agentes devidamente autorizados com os poderes precisos para represental-a em juizo e fóra delle, e habilitados com fundos ou autorização para os saques necessarios ao pagamento a que fôr condemnada, em virtude de sentença proferida sobre actos por ella praticados no Imperio.

Serão communicados ao Presidente da Provincia os poderes dos substitutos que a Companhia igualmente terá para desempenhar as funções dos agentes na falta ou ausencia destes.

2ª. A Companhia ficará sujeita ás leis do Imperio nos actos por ella praticados no Imperio.

3°. Dado o caso de differença de sentido entre o original em inglez e a traducção em portuguez dos estatutos da Companhia, submettidos ao conhecimento do Governo Imperial, prevalecerá o primeiro.

4°. O Governo Imperial não consentirá que o Ministro brasileiro em Londres, ou quem quer que faça suas vezes, acceite a nomeação de Director *ex-officio* da Companhia, autorizada pelo art. 73 dos estatutos.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, 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 vinte e tres de novembro de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

AVISO N. 34 — DE 24 DE NOVEMBRO DE 1871

Pede ao Presidente da Provincia da Bahia sejam prestados todos os auxilios necessarios ao Engenheiro Francisco da Cunha Galvão, nomeado para proceder aos estudos do prolongamento da Estrada de Ferro de Alagoinhas a Joazeiro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 34 — Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Tendo incumbido ao Engenheiro Francisco da Cunha Galvão de proceder aos estudos do traço que melhor convém ser adoptado para o prolongamento da Estrada de Ferro dessa Provincia até o Joazeiro ou suas proximidades nas margens do rio S. Francisco, como verá da inclusa copia, recommendo-lhe que preste ao mesmo Engenheiro todos os auxilios que forem necessarios para o desempenho desta Commissão, devendo o mesmo Engenheiro entender-se com o respectivo Fiscal do Governo ácerca de quaesquer informações e esclarecimentos de que careça.

Deus Guarde a V. S.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia da Bahia.

AVISO N. 44 — DE 27 DE NOVEMBRO DE 1871

Estabelece as bases para o calculo da renda da Estrada de Ferro dos Santos a Jundiaby durante o periodo em que o trafego esteve interrompido.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 44 — Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Devolvo a V. Ex. as contas de receita e despesa da Estrada de Ferro de Santos a Jundiahy, dos mezes de abril, maio e junho, que acompanharam o seu officio de 14 do mez findo.

De accordo com a doutrina do meu Aviso de 22 de julho ultimo foram as mesmas contas alteradas pela respectiva Commissão, a qual calculou em 89:649\$140 a diminuição da receita, durante a interrupção do trafego por dous dias, no mez de abril e 13 no de maio ultimos.

Attendendo, porém, que a interrupção do trafego não produziu diminuição sensivel na renda do frete de mercadorias, as quaes, adstrictas quasi unicamente dos meios de transporte da linha ferrea, não podiam ser totalmente derivadas della, e reconsiderando a doutrina do mesmo Aviso, declaro a V. Ex., para fazer constar á mesma Commissão, que o calculo da renda provavel da Estrada, durante a interrupção, deve ser feita sob as seguintes bases:

1ª. Determinada a renda média dos cinco mezes do 1º semestre deste anno, exceptuando o de maio, deduzir-se-ha della a renda effectiva deste mez. A differença será a diminuição presumptiva da receita nos dias em que o trafego esteve interrompido.

2ª. Para calcular a diminuição de abril, tomar-se-hão os 2/13 da de maio.

Quanto á questão da ponte de Santos, uma vez que foi construida por conta do capital, e a despesa do seu custeio e conservação tem sido levada á conta da garantia de juros, é evidente que sua renda deve tambem ser levada á mesma conta, cumprindo que a Commissão proceda nesta conformidade, ficando, porém, na intelligencia que d'ora em diante aquella será exclusivamente destinada ao serviço da Estrada.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva

Sr. Presidente da Provincia de S. Paulo

AVISO N. 4 — DE 29 DE NOVEMBRO DE 1871

Declara ao Presidente da Provincia do Maranhão que pôde incumbir a um dos dous Engenheiros em commissão do Ministerio de levantar a planta e organizar o orçamento para a construcção da Estrada de Ferro de Caxias a S. José das Cajazeiras.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 29 de novembro de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — Em resposta ao officio de V. Ex., datado de 3 do corrente mez sob n. 7, declaro-lhe que pôde incumbir a um dos Engenheiros em Commissão do Ministerio a meu cargo nessa Provincia, dos trabalhos do levantamento da planta e da organização do orçamento para construcção da via ferrea que

V. Ex. projecta estabelecer entre a cidade de Caxias e a villa de S. José das Cajazeiras, na mesma Provincia.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia do Maranhão.

AVISO N. 24 — DE 9 DE DEZEMBRO DE 1871

Declara ao Presidente da Provincia de Minas Geraes que devem ser enviados ao Ministerio todos os pedidos de privilegio para a construcção de Estradas de Ferro.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 24 — Rio de Janeiro, 9 de dezembro de 1871.

Illmo. e Exmo! Sr. — Sendo conveniente que na concessão do privilegio para construcção de vias ferreas que tenham de entroncar-se nas Estradas de Ferro geraes se estabeleçam regras e condições uniformes em ordem a garantir as futuras relações das referidas empresas, e tornando-se por isso necessario que taes concessões sejam feitas pelo Governo Geral sem prejuizo de quaesquer estipulações que as Provincias entenderem conveniente estabelecer em bem de seus interesses ou em troca dos favores e auxilios provinciaes que por ventura forem concedidos ás empresas; o que não contraria o principio contido nos Avisos de 3 e 24 de abril de 1869; a saber que as administrações provinciaes são competentes para autorisar a construcção de Estradas de Ferro meramente provinciaes, com as quaes não se podem confundir aquellas vias ferreas porque entendem com a economia de estradas geraes, cumpre que V. Ex. remetta com sua informação todas as propostas que na hypothese figurada tiver recebido ou existam na Secretaria dessa presidencia.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva

Sr. Presidente da Provincia de Minas Geraes.

DECRETO N. 4837 — DE 15 DE DEZEMBRO DE 1871 (*)

Autorisa a construcção de uma Estrada de Ferro economica, que partirá da estação do Chiador, na Estrada de Ferro de D. Pedro II, e terminará em S. João Nepomuceno, na Provincia de Minas Geraes.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de sua Magestade o Imperador, attendendo ao que representaram João Roquete Carneiro de Mendonça, Dr. Francisco de Assis Pereira de Andrade, e o Enge

Em virtude deste Decreto foi lavrado o contracto assignado em 25 de fevereiro de 1872, no livro n. 1 de contractos "Obras Publicas", 1871-1872 — pagina 48.

uheiro Raphael Archanjo Galvão Filho, Ha por bem Conceder-lhes autorisação para por si, ou por meio de uma Companhia que organisarem, construirem uma Estrada de Ferro economica, que partirá da estação do Chiador, na Estrada de Ferro de D. Pedro II, e terminará em S. João Nepomuceno, na Provincia de Minas Geraes, mediante as clausulas que com este baixam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor, 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 quinze de dezembro de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Clausulas a que se refere o Decreto desta data.

I.

O Governo Imperial concede á Companhia que João Roqueta Carneiro de Mendonça, Dr. Francisco de Assis Pereira de Andrade e Engenheiro Raphael Archanjo Galvão Filho organisarem, privilegio exclusivo por espaço de 50 annos, a contar da data desta concessão, para construcção, uso e gozo de uma Estrada de Ferro economica, entre a estação do Chiador, na Estrada de Ferro de Dom Pedro II, e S. João Nepomuceno, na Provincia de Minas Geraes.

II.

Durante o prazo do privilegio, o Governo não concederá outros caminhos de ferro, de qualquer systema, dentro da zona de seis kilometros, para cada lado e na mesma direcção da linha desta concessão, salvo sendo com accôrdo da Companhia.

Esta restricção, porém, não inibe o Governo de construir ou conceder outras Estradas de Ferro em prolongamento da mesma linha, ou que em referencia a ella sejam consideradas como rammas, e bem assim não comprehende as que se lhe possam approximar, ou ainda cruzar.

Para a construcção do prolongamento, ou ramaes, a Companhia terá preferencia na concessão.

III.

Em qualquer das hypotheses da clausula antecedente, a Companhia não poderá reclamar indemnisação, quer do Governo quer de outra empresa, salvo se das novas construcções resultar obstaculo á circulação de sua linha ou acrescimo de suas despezas.

IV.

Se a Companhia não concordar com as novas empresas sobre os meios de harmonizar o respectivo serviço de transporte, o Governo, ouvindo previamente os interessados e attendendo ás conveniencias do publico, regulará o modo pratico do mesmo serviço.

V.

A incorporação da Companhia deverá verificar-se dentro do prazo de tres annos, contados da data do decreto de concessão, e não se considerará realisada sem que seus estatutos sejam registrados no Tribunal do Commercio competente.

VI.

Os trabalhos de exploração para determinação do traço da Estrada começarão dentro do prazo de um anno e deverão ficar concluidos, de modo que dentro de tres annos, contados estes prazos, daquella data, seja apresentado á approvação do Governo o projecto completo e definitivo.

A Companhia poderá submitter primeiramente á approvação do Governo, estudos preliminares que possam servir para fixar os pontos extremos e os principaes pontos intermedios da linha, e apresentar depois por secções, pelo menos de 20 kilometros, o projecto definitivo, e qual deve comprehender:

1º. A planta geral na escala de 1:10.000;

2º. O perfil longitudinal na escala de 1:4.000 para distancias horizontaes, e 1:400 para as verticaes, com altitudes referidas ao nivel médio do mar, contendo a extensão e inclinação das subidas e descidas, os comprimentos dos alinhamentos rectos e curvos, os raios de curvatura, finalmente indicação das distancias kilometricas e dos lugares para as estações;

3º. Memoria justificativa e explicativa das principaes disposições do projecto, acompanhada de um orçamento geral das despesas de construcção.

A faculdade concedida á Companhia, de apresentar por secções o projecto definitivo da linha, não a isenta da obrigação de submitter á approvação do Governo os estudos de toda a Estrada, dentro do referido prazo de tres annos.

VII.

A Companhia executará as alterações do projecto que o Governo determinar; se, porém, a isso recusar-se, o mesmo Governo mandará fazer as obras precisas, como entender, correndo a despesa por conta da Companhia.

VIII.

Se durante a execução dos trabalhos a Companhia reconhecer utilidade em modificar o projecto approvedo, solicitará autorisação do Governo, justificando a utilidade.

IX.

Os trabalhos de construcção da Estrada começarão dentro do prazo de um anno, da data da approvação do projecto definitivo, e deverão ficar concluidos em toda a extensão da linha, de modo que possa ser franqueada ao trafego no prazo de cinco annos, contados tambem da mesma data.

X.

Se a Companhia não estiver organizada, se os planos não forem submettidos á approvação do Governo, ou se as obras não commencarem nos prazos marcados respectivamente nas clausulas 5ª, 3ª e 9ª, caducará esta concessão, salvo caso de força maior justificado perante o Governo, e por elle aceito.

A prorrogação destes prazos não poderá ser maior de um anno, findo o qual, se a Companhia não tiver satisfeito seu compromisso, caducará esta concessão sem mais formalidade.

XI.

Depois da approvação dos estudos preliminares ou do projecto definitivo, no caso em que somente este seja apresentado, o Governo fixará, por decreto, o capital da empresa necessario para o cumprimento de todas as estipulações desta concessão, tornará esta effectiva e designará os pontos inicial e terminal da linha ferrea.

XII.

A Estrada será construida em condições apropriadas ao transporte commodo e seguro de passageiros e mercadorias de qualquer especie em carros puxados por machinas locomotivas ou por animaes, devendo a Companhia, antes de commençar a construcção das obras, declarar qual desses dous motores preferere.

Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens.

A bitola da via será estabelecida pela Companhia de accôrdo com o Governo.

XIII.

A Companhia obrigar-se-ha a manter serviço diario e regular de trens de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermedios da linha, devendo para isso construir todas as obras e empregar os meios necessarios, sob pena de mandar o Governo executar-as á custa da Companhia.

A velocidade dos trens será marcada pelo Governo de accôrdo com a Companhia.

XIV.

Nas extremidades da linha e nos pontos intermedios onde forem precisas, haverá estações com todas as accommodações necessarias para o serviço de viajantes e mercadorias.

XV.

A via-ferrea não impedirá o livre transito pelos caminhos actuaes ou outros que se abrirem para commodidade publica, nem a Companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

XVI.

A Companhia será obrigada a restabelecer e manter, em qualquer tempo, á sua custa, o livre escoamento de todas as aguas, cujo curso seja demorado ou retido pelas obras da Estrada.

Nos cruzamentos com as vias navegaveis serão as obras de arte construidas de modo que não offereçam embaraço algum á navegação.

XVII.

Todas as obras da Estrada serão construidas solidamente com materiaes de boa qualidade.

XVIII.

A Companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da Estrada de Ferro telegrapho electrico, que deverá estar prompto para funcionar no dia em que a linha ferrea fôr aberta ao trafego.

O Governo terá o direito de utilizar-se dos postes telegraphicos da Companhia para collocar um ou mais fios electricos, e assentar os respectivosapparelhos e estabelecer escriptorios telegraphicos nos edificios das estações da Companhia, sem que por isso possa esta reclamar indemnisação.

XIX.

Depois de concluidas as obras da Estrada, a Companhia será obrigada a conserval-as sempre em bom estado, de modo que não haja em tempo algum interrupção do trafego, nem o menor perigo para a circulação dos trens.

Se as obras não forem conservadas em bom estado, o Governo poderá mandar fazer por conta da Companhia os trabalhos necessarios para restabelecer a segurança da via ferrea.

XX.

Se depois de começada a construção da Estrada ficarem as obras paradas por mais de seis mezes, se a Companhia não concluir toda a linha no prazo marcado na condição 9ª, se depois de aberta a linha ao trafego fôr a circulação interrompida por mais de tres mezes, ou se a Companhia por qualquer motivo fôr declarada incapaz de continuar os seus trabalhos, caducará a concessão, salvo caso de força maior devidamente provado.

O Governo providenciará sobre o acabamento das obras ou continuação do trafego, podendo adjudicar a outra empreza as obras executadas e materiaes existentes.

O preço obtido será entregue á Companhia pela nova empreza, que não terá direito a mais nenhuma indemnisação.

Se não tiver lugar a adjudicação, a Companhia disporá dos materiaes e mais objectos que lhe pertencerem, dentro do prazo que fôr marcado pelo Governo, sem direito de reclamar cousa alguma.

XXI.

Poderá a Companhia desapropriar, na forma do Decreto numero 1664 de 27 de outubro de 1855, os terrenos de dominio par-

ticular, que forem necessarios para o leito da Estrada, suas estações e mais dependencias.

Para os mesmos fins, e durante o prazo do privilegio, conceder-lhe-ha o Governo gratuitamente o usufructo da zona que occupar dos terrenos devolutos e nacionaes, e dos comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnizações que forem de direito.

XXII.

Será concedido á Companhia importar livres de direitos, durante o prazo marcado para a conclusão das obras e nos 10 annos seguintes, as machinas, vagões, trilhos, carvão e mais materiaes que tiverem de ser empregados na construção, conservação e custeio da linha ficando sujeita aos regulamentos fiscaes.

Para poder gosar desse favor, deverá a Companhia no principio de cada anno apresentar ao Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas uma relação dos objectos que tiver de importar durante o anno.

XXIII.

A Companhia terá o direito, durante o tempo do seu privilegio, de explorar dentro da zona privilegiada minas de quaesquer metaes e de productos chimicos que descobrir, sem detrimento de direitos adquiridos, devendo requerel-os ao Governo, afim de lhe serem demarcadas as datas e estipuladas as condições de seu gozo, na forma da legislação vigente.

XXIV.

Os preços do transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie serão determinados em uma tarifa organizada pela Companhia de accôrdo com o Governo, podendo essa tarifa ser revista de tres em tres annos, e reduzida quando a receita liquida da empresa exceder a 12%.

XXV.

O Governo fiscalisará, como julgar conveniente, a execução das obras, o serviço do trafego e o cumprimento de todas as clausulas desta concessão.

As despezas da fiscalisação correrão por conta da Companhia. Quando a empresa não executar qualquer obra, ou serviço nas condições exigidas, o Governo as mandará fazer á custa da mesma empresa.

XXVI.

Serão observadas nesta Estrada de Ferro, no que lhe fór applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor nas outras Estradas de Ferro e de quacsquer outros que forem expedidos, uma vez que não contrariem as condições desta concessão.

XXVII.

Depois dos quinze primeiros annos de duração do privilegio, deverá a Companhia começar a formar seu fundo de amortisação,

empregando para esse fim, pelo menos meio por cento do capital despendido, quando a renda líquida exceder a 7 por cento.

XXVIII.

Em qualquer época, depois de decorridos os primeiros quinze annos de duração do privilegio, poderá o Governo resgatar a presente concessão, se o julgar conveniente.

O preço do resgate será fixado por dous arbitros, um nomeado pelo Governo, outro pela Companhia, os quaes tomarão em consideração, não só a importancia das obras no estado em que então estiverem, sem attenderem ao custo primitivo, mas tambem á renda líquida da Estrada nos cinco annos anteriores.

Em nenhum caso, porém, o preço do resgate, que resultar do arbitramento, será superior a uma somma, cuja renda annual de 6% seja equivalente á renda líquida média dos cinco annos anteriores.

Se os dous arbitros não concordarem, dará cada um seu parecer, e será a questãc resolvida pela Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

Do preço do resgate, conforme fôr arbitrado, será deduzido pelo Governo o fundo de amortisação que então houver.

XXIX.

Terminado o prazo do privilegio continuará a Companhia na posse e gozo da Estrada e suas dependencias, pagando desde logo ao Governo o que por este fôr fixado pelo aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes occupados pela empresa.

XXX.

As malas do Correio e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Geral ou Provincial, os presos e seus respectivos guardas e os agentes policiaes em serviço serão transportados gratuitamente pela Companhia com as necessarias garantias de segurança.

XXXI.

A's tropas e material de guerra porá immediatamente á sua disposição, pela metade dos preços da tarifa, todos os meios de transporte que possuir.

As outras cargas do Governo não especificadas no artigo antecedente, e os colonos com suas bagagens, serão tambem transportados pela metade dos preços da tarifa.

XXXII.

O Governo concederá á Companhia transporte gratuito pela Estrada de Ferro de D. Pedro II de todo o material fixo e rodante destinado á Estrada de sua concessão.

XXXIII.

A Companhia poderá estabelecer sua séde no paiz ou fóra delle, contanto que tenha no Brasil representante com plenos poderes

para tratar e resolver directamente com o Governo quaesquer questões emergentes, ficando entendido que, ou sejam com o Governo ou com particulares, serão todas tratadas e resolvidas no Brasil, de conformidade com a respectiva legislação e sem recurso para tribunaes estrangeiros.

XXXIV.

Em caso de desaccôrdo entre o Governo e a Companhia sobre direitos e obrigações de ambas as partes, na execução desta concessão, será a questão resolvida por dois arbitros, um nomeado pelo Governo e outro pela Companhia.

Se estes não concordarem, dará cada um seu parecer em separado, e a questão será resolvida pela Secção dos Negocios do Imperio do Conselho de Estado.

XXXV.

A Companhia não poderá reclamar do Thesouro Nacional garantia de juros sobre o capital empregado em suas obras, nem prestação ou subvenção alguma, nem quaesquier favores além dos que se acham expressos nas presentes condições.

XXXVI.

Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas desta concessão, se para as quaes já não estiverem estabelecidas penas especificas, poderá o Governo impôr multas de 1:000\$ a 10:000\$, conforme a gravidade do caso.

Se se tratar de falta de execução de obras previstas nestas clausulas, ou constantes dos planos approvados ou da má execução de algumas obras, poderá o Governo, além da imposição da multa, mandar fazer os trabalhos que julgar necessarios por conta da Companhia.

XXXVII.

A Companhia remetterá ao Governo, no fim do mez de janeiro de cada anno, um relatório circumstanciado, relativo ao anno antecedente, de todas as occurrencias, movimento de passageiros e mercaderias, receita e despeza e estado da linha, e condições financeiras da empresa.

XXXVIII.

Dentro dos primeiros tres mezes depois de entregue a linha ao trafego, deverá a Companhia remetter ao Governo os planos completos e uma memoria descriptiva da Estrada conforme a execução.

XXXIX.

A concessão feita por este decreto não pôde ser transferida.

XL.

O Governo submeterá a presente concessão á aprovação do Corpo Legislativo, na proxima sessão, quanto á parte que delle depender.

Palacio do Rio de Janeiro, em 15 de dezembro de 1871. —
Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

DECRETO N. 4838 — DE 15 DE DEZEMBRO DE 1871 (*)

Conceda ao conselheiro Diogo Cavalcanti de Albuquerque e outros autorisação para organisarem uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro economica entre a Parahyba do Norte e a Alagôa Grande.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador, attendendo ao que requereram o conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, o bacharel Anizio Salathiel Carneiro da Cunha e o engenheiro André Rebouças:

Ha por bem conceder-lhes autorisação para organisarem uma companhia que se incumba de construir uma estrada de ferro economica entre o porto da Parahyba do Norte e a Alagôa Grande, com ramificações, e de accôrdo com as clausulas que com este baixam, assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho do mesmo Augusto Senhor e Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

Palacico do Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1871, 50^o da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Clausulas a que se refere o decreto desta data

1^o. O governo imperial concede ao conselheiro Diogo Velho Cavalcanti de Albuquerque, bacharel Anizio Salathiel Carneiro da Cunha e o engenheiro André Rebouças, autorisação para organisarem dentro ou fóra do imperio uma companhia destinada a construir, usar e gosar de uma estrada de ferro economica do porto da Parahyba do Norte á Alagôa Grande, com ramificações para a villa do Ingá e da Independencia.

2^o. A' companhia será concedido privilegio exclusivo por 50 annos, contados da data deste decreto, para a construcção, uso e gozo da estrada de ferro, não se podendo durante esse tempo conceder outros caminhos de ferro de qualquer systema dentro da zona de 20 kilometros para cada lado e na mesma direcção desta estrada, selvo accôrdo com a companhia.

3^o. A incorporação da companhia deverá verificar-se dentro do prazo de dous annos, contados desta data, e não se considerará realisada sem que os seus estatutos sejam registrados no tribunal do commercio competente.

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 2 de Janeiro de 1872, no livro n. 1 de contractos "Obras Publicas", 1871-1873, pagina 38.

4°. As obras de construcção da estrada começarão dentro de 12 mezes depois de organizada a companhia, e deverão estar terminadas em toda a extensão da linha e de modo a poder ser esta franqueada ao tráfego no prazo de cinco annos, contados da mesma data da organização da companhia.

5°. Se a companhia não estiver organizada, ou se as obras não forem começadas nos prazos acima marcados, considerar-se-ha caduca a presente concessão, salvo caso de força maior, justificado perante o governo e por este julgado.

A prorrogação que, provado este caso, fôr concedida, não poderá ser de mais do um anno, e expirado o novo prazo, sem que tenha a companhia satisfeito ao seu compromisso, caducará a concessão sem mais formalidade.

6°. Tres mezes, pelo menos, antes de começar o trabalho de construcção da estrada, submeterá a companhia á approvação do governo o projecto da linha inteira, constando de:

1°. Uma planta geral na escala de 1:10000;

2°. Um perfil longitudinal na escala de 1:4000 para as distancias horizontaes e de 1:400 para as verticaes, com as altitudes referidas ao nivel médio do mar, e comprehendendo a extensão e inclinação das subidas e descidas, os comprimentos dos alinhamentos rectos e curvos e os raios de curvatura, e finalmente indicando as distancias kilometricas e os logares das estações;

3°. Uma memoria explicativa e justificativa das principaes disposições do projecto, acompanhada de um orçamento geral das despezas de construcção.

Se dentro de tres mezes, a contar do dia em que forem recebidos pelo governo, não forem os planos impugnados, poderá a companhia proceder á execução das obras, segundo os mesmos planos. A companhia attenderá ás alterações que o governo determinar, sob pena de serem executadas á custa da mesma companhia.

Durante a execução dos trabalhos terá a companhia a faculdade de fazer no projecto approvedo as modificações que julgar uteis, contanto que não alterem profundamente as principaes disposições do mesmo projecto.

Neste caso deverá propôr as modificações, e não poderá executar-as sem prévia autorisação do governo.

7°. A estrada será construida em condições apropriadas ao transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie, em carros rebocados por machinas locomotivas.

Será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares, que forem necessarios para o cruzamento dos trens.

A largura da via medida entre as faces interiores dos trilhos será de um metro.

8°. No porto da Parahyba do Norte, ou no Cabedello estabelecerá a companhia uma estação marítima, e tanto nesta como nas estações que terá de estabelecer nas extremidades da linha, e nos logares intermedios, onde forem precisas, haverá todas as accomodações necessarias para o serviço de viajantes e mercadorias.

9°. A companhia fica obrigada a manter um serviço diario e regular de trens de passageiros e cargas entre os pontos extremos e intermedios da linha, devendo para isso executar todas as obras e empregar todos os meios necessarios.

A velocidade dos trens será marcada pelo governo, de accôrdo com a companhia.

10°. A via ferrea não impedirá o livre transitio pelos caminhos actuaes ou outros que se abrirem para commodidade publica, nem a companhia terá direito a qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

11°. Será obrigação da companhia restabelecer e manter em qualquer tempo, á sua custa, o livre escoamento de todas as aguas, cujo curso seja demorado ou retido pelas obras da estrada.

Nos cruzamentos com as vias navegaveis serão as obras de arte construidas de modo que não offereçam embaraço algum á navegação.

12°. Todas as obras da estrada serão construidas com materiaes de boa qualidade e com a solidez desejavel.

13°. A companhia será obrigada a estabelecer em toda a extensão da estrada de ferro um telegrapho electrico, que deverá estar prompto para funcionar no dia da abertura da linha ao trafego.

O Governo terá o direito de utilizar-se dos postes da companhia para collocar um ou mais fios e poderá assentar os seus apparatus, e estabelecer escriptorios telegraphicos nos edificios das estações da companhia, sem que por isso tenha esta direito de reclamar indemnisação alguma.

14°. Depois de concluidas as obras da estrada, a companhia será obrigada a conserval-as sempre em bom estado, de modo que não haja em tempo algum interrupção do trafego nem o menor perigo para a circulação dos trens.

Se as obras não forem conservadas em bom estado, o governo poderá mandar fazer por conta da companhia os trabalhos necessarios para estabelecer a segurança da via ferrea.

15°. Se depois de começada a construcção da estrada, ficarem as obras paradas por mais de seis mezes, ou se a companhia não concluir toda a linha no prazo marcado na condição 4ª, ou se depois de aberta a linha ao trafego fôr a circulação interrompida por mais de tres mezes, ou a companhia por qualquer motivo fôr declarada incapaz de continuar os seus trabalhos, considerar-se-ha caduca a concessão, salvo caso de força maior devidamente provado.

O governo providenciará sobre o acabamento das obras ou continuação do trafego, adjudicando a outra empreza as obras executadas e materiaes existentes.

O preço obtido será entregue pela nova companhia á companhia desapossada, que não terá direito a mais nenhuma indemnisação. Se não tiver lugar a adjudicação, a companhia disporá dos materiaes e mais objectos, que lhe pertencerem, dentro do prazo que fôr marcado pelo governo, sem direito de reclamar cousa alguma.

16°. Poderá a companhia desapropriar, na fôrma do decreto n. 1664 de 27 de outubro de 1855, os terrenos de dominio particular, que forem necessarios para o leito da estrada, suas estações e mais dependencias.

Para o mesmo fim concede-lhe o governo gratuitamente o usufructo durante o tempo do privilegio da zona que occupar dos terrenos devolutos e nacionaes e dos comprehendidos nas sesmarias e posses, salvas as indemnisações que forem de direito. Poderá

igualmente a companhia assentar a via ferrea ao lado das estradas e caminhos publicos existentes, contanto que em tempo algum resulte dahi prejuizo ao livre transitto commum.

17^a. O governo concede á companhia, para estabelecimento de colonos, até 20 leguas quadradas de terras devolutas, escolhidas de accôrdo com o governo, seja na zona privilegiada, seja em outros logares da provincia, onde as houver.

A medição e demarcação dessas terras serão feitas á custa da companhia.

18^a. O governo concederá tambem á companhia todos os terrenos que ella conquistar sobre o mar no porto da Parahyba do Norte no Cabedello.

A companhia deverá apresentar préviamente á approvação do governo as plantas das obras hydraulicas, que pretender executar.

19^a. O capital da empresa necessario para o cumprimento de todas as estipulações desta concessão fica limitado em cinco mil contos de réis (5.000:000\$), e não poderá ser augmentado sem prévia autorisação do governo.

20^a. Será concedido á companhia importar livres de direito, durante o prazo do privilegio, todas as machinas, vagões, trilhos, carvão e mais materiaes que tiverem de ser empregados na construção, conservação e custeio das linhas, ficando nesta parte sujeita aos regulamentos fiscaes.

Para poder gosar deste favor deverá a companhia no principio de cada anno apresentar ao ministerio da agricultura, commercio e obras publicas uma relação dos objectos que tiver de importar durante o anno.

21^a. A companhia terá o direito de explorar, dentro da zona de seu privilegio, as minas de quaesquer metaes preciosos e productos chimicos que descobrir, devendo para este fim requerer ao governo, afim de lhe serem demarcadas as datas e estipuladas as condições de seu goso, na fórma das leis em vigor.

22^a. Os preços de transporte de passageiros e mercadorias de qualquer especie, que a companhia poderá perceber serão determinados em uma tarifa organizada de accôrdo com o governo, a qual poderá ser revista de tres em tres annos e reduzida, quando a receita liquida da empresa exceder a 12 %.

23^a. O governo fiscalisará como julgar conveniente a execução das obras, o serviço do trafego e o cumprimento de todas as clausulas desta concessão

As despezas de fiscalisação correrão por conta da companhia.

24^a. Serão observadas nesta estrada de ferro, no que lhe fór applicavel, as disposições dos regulamentos em vigor nas outras estradas de ferro e de quaesquer outros que pelo governo forem decretados, uma vez que não contrariem as disposições do contracto.

25^a. Depois dos 10 primeiros annos de duração do privilegio, deverá começar a formar o seu fundo de amortisação, empregando para esse fim, pelo menos, 1/2 % do capital total, quando a renda liquida exceder de 7 %.

26^a. Em qualquer época, depois de decorridos os primeiros quinze annos de duração do privilegio, poderá o governo resgatar a presente concessão.

O preço do resgate será fixado por dous arbitros, um nomeado pelo governo e o outro pela companhia, os quaes tomarão em consideração não só a importancia das obras no estado em que estiverem então, sem attenção ao seu custo primitivo, mas também a renda liquida da estrada nos cinco annos anteriores.

Em nenhum caso, porém, o preço do resgate que resultar do arbitramento será superior a uma somma, cuja renda annual de 6 % seja equivalente á renda liquida média dos cinco annos anteriores.

Se os dous arbitros não chegarem a um accôrdo, dará cada um o seu parecer, e será a questão resolvida pela secção dos negocios do imperio do conselho de estado.

Do preço do resgate, conforme fôr arbitrado, será deduzido pelo governo o fundo de amortisação que então houver.

27°. Terminado o prazo do privilegio, e não verificando-se a hypothese do artigo precedente, continuará a companhia na posse e gozo da estrada e suas dependencias, pagando desde então ao governo o que por este fôr fixado pela aforamento dos terrenos devolutos e nacionaes occupados pela empresa.

28°. As malas do correio e seus conductores, quaesquer sommas de dinheiro, pertencentes ao thesouro geral ou provincial, os presos e seus respectivos guardas serão conduzidos gratuitamente pela companhia com as necessarias garantias de segurança.

29°. Se o governo tiver necessidade de mandar tropas e material de guerra pela estrada de ferro, a companhia porá immediatamente á sua disposição, pela metade dos preços da tarifa, todos os meios de transporte que possuir.

As outras cargas do governo, não especificadas no artigo antecedente, os colonos com suas bagagens e os agentes policiaes em serviço, serão também transportados pela metade dos preços da tarifa.

30°. Será a companhia preferida em igualdade de condições a qualquer outra empresa que se apresente para construir ramificações da linha concluida, ou que tenha por fim prolongal-a, em demanda das provincias de Pernambuco e Rio Grande do Norte, ou que tenha por fim prolongal-a pelo interior das provincias do Ceará e Piahy, em demanda das cidades de Icó e Crato naquella provincia e das povoações de Jaicós e Picos nesta ultima.

31°. Poderá a companhia ter sua séde no paiz ou fóra della, comtanto que tenha no Brazil um representante com plenos poderes de tratar e resolver directamente com o governo quaesquer questões emergentes, ficando entendido que, ou sejam com o governo ou com particulares, serão todas tratadas e resolvidas no Brazil, sem recurso para tribunaes estrangeiros.

32°. Em caso de desaccôrdo entre o governo e a companhia sobre direitos e obrigações de ambas as partes na execução desta concessão, será a questão resolvida por dous arbitros, um nomeado pelo governo e outro pela companhia.

Se estes dous não chegarem a um accôrdo, será a decisão proferida pela secção dos negocios do imperio do conselho de estado.

33°. A Companhia não poderá reclamar do Thesouro Nacional garantia de juros sobre o capital empregado em suas obras, nem prestação ou subvenção alguma, nem quaesquer favores além dos que se acham expressos nas presentes condições.

34°. Pelo não cumprimento de qualquer das clausulas desta concessão, para as quaes já não estiverem estabelecidas penas es- peciaes, poderá o governo impôr multas de 1:000\$ a 10:000\$, con- forme a gravidade do caso.

Se se tratar de falta de execução de obras previstas nestas clausulas, cu constantes dos planos approvados, ou da má exe- çução de algumas obras, poderá o governo, além da imposição da multa, mandar fazer os trabalhos que julgar necessarios por conta da companhia.

35°. A companhia remetterá ao governo, no fim do mez de janeiro de cada anno, um relatório circumstanciado, relativo ao anno antecedente, de todas as occurrencias, movimento de passagei- ros, receita e despeza, estado da linha e condições financeiras da empresa.

36°. Dentro dos primeiros tres mezes depois de entregue a linha ao trafego, deverá a companhia remetter ao governo os pla- nos completos e uma memoria descriptiva da estrada conforme a execução.

37°. Esta concessão não póde ser transferida senão á compa- nhia, que os concessionarios se obrigam a organizar.

38°. O governo submeterá a presente concessão á approvação do corpo legislativo na proxima sessão, quanto á parte que d'elle depender.

Palacio do Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1871. — *Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.*

Senhora. — A Lei de Orçamento n. 1764 de 28 de junho de 1870 fixou no art. 8° para as despesas do Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas:

§ 1°. A quantia de	150:000\$000
§ 10. A quantia de	1.517:435\$100
§ 15. A quantia de	300:000\$000
§ 18. A quantia de	2.786:000\$000
§ 21. A quantia de	8:900\$000

Estas quantias, porém, foram insufficientes para os respectivos serviços, sem embargo de que a Lei n. 1836 de 27 de setembro de 1870 concedesse para o § 1° mais 10:000\$000, para o § 15 mais 133:000\$000 e para o § 18 mais 62:000\$000, verifica-se o deficit:

De 20:239\$087 no § 1°, verba — Secretaria de Estado —, pro- veniente da compra de livros e de impressões, inclusive a do re- latorio.

De 546:727\$888 no § 10. verba — Garantia de juros ás Estradas de Ferro —, proveniente dos cambios desfavoraveis, pelos quaes foi paga em Londres a mesma garantia, e de se ter calculado a renda que tiveram as Estradas de Ferro de Pernambuco e S. Paulo num algarismo superior ao realisado no exercicio de que se trata.

De 116:208\$115 no § 15, verba — Telegraphos — proveniente do prolongamento das linhas telegraphicas, e consequente despeza com o material e pessoal deste serviço, e bem assim do augmento de vencimentos autorisado por Decreto n. 4653 de 28 de dezem- bro de 1870.

A renda dos telegraphos elevou-se a 127:811\$700, sendo do serviço publico e não cobrado em dinheiro 18:993\$900, dos telegraphos expedidos por particulares 107:948\$800, e de multas réis 869\$000.

De 57:178\$110 no § 18, verba — Subvenção ás Companhias de Navegação a Vapor —, proveniente do accrescimento de serviços feitos pela Companhia de Navegação do Maranhão, na conformidade do Decreto n. 4592 de 9 de setembro de 1870, e da navegação entre Montevidéo e Cuyabá que teve começo no exercicio de que se trata.

De 3:069\$975 no § 21, verba — Museo Nacional —, resultante de impressões que aproveitaram ao dito Museo.

Sendo de necessidade lançar mão do recurso facultado no artigo 13 da Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862, tenho a honra de apresentar a Vossa Alteza Imperial o Decreto junto, que autorisa o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, para applicar ás despesas dos mencionados paragraphos a quantia de 743:423\$175, tirada das sobras que se verificam nos §§ 13, 14, 16 e 19 do art. 8º da Lei de Orçamento pertencente ao exercicio de 1870 a 1871, como consta das inclusas demonstrações sob letras A, B e C.

Sou, Senhora, com o mais profundo respeito, de Vossa Alteza Imperial, subdito fiel e reverente. — *Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.*

DECRETO N. 4849 — DE 18 DE DEZEMBRO DE 1871

Autorisa o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para applicar ás despesas de varias verbas deficientes do exercicio de 1870 a 1871, a quantia de 743:423\$175, resultante das sobras dos paragraphos 13, 14, 16 e 19, art. 8º da respectiva Lei de Orçamento.

Sendo insufficientes as quantias votadas nos §§ 1º, 10, 15, 18 e 21 da Lei de Orçamento n. 1764 de 28 de junho de 1870 para as despesas, durante o exercicio de 1870-1871, com as verbas — Secretaria de Estaco, Garantia de juros ás Estradas de Ferro, Telegraphos, Subvenção ás Companhias de navegação a vapor, e Museo Nacional —, sem embargo de que a de n. 1836 de 27 de setembro do dito anno concedesse diversas sommas aos §§ 1º, 15 e 18; Tendo ouvido o Conselho de Ministros, e de conformidade com o art. 13 da Lei n. 1177 de 9 de setembro de 1862: Sua Alteza Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor Dom Pedro II, Ha por bem autorisar o Ministerio da Agricultura, Commercio e Obras Publicas para applicar ás referidas despesas a quantia de 743:423\$175, formada das sobras que deixaram os serviços a que se referem os §§ 13, 14, 16 e 19 do mencionado art. 8º, como tudo se vê das tres demonstrações juntas sob letras A, B e C.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, 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 dezoito de dezembro de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

A. — *Demonstração das sobras existentes nas verbas dos §§ 3º, 5º, 8º, 13, 14, 16, 17 e 19 art. 8º da Lei de Orçamento de 1870-1871, parte das quaes teem de ser applicadas aos "deficits", que se deram em outras rubricas do mesmo exercicio, e a que se refere o Decreto desta data sob n. 4849.*

Art. 8º.

§ 3º. Aquisição de plantas, sementes, etc.	272\$000
§ 5º. Eventuaes	3:194\$181
§ 8º. Corpo de Bombeiros	2:523\$790
§ 13. Inspeção Geral das Obras Publicas do Município	499:231\$815
§ 14. Esgoto da cidade	30:860\$000
§ 16. Terras Publicas e Colonisação	644:620\$073
§ 17. Catechese e Civilisação de Indios	7:271\$865
§ 19. Correio Geral	117:836\$488
Total	1.305:810\$212

6ª Secção da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 18 de dezembro de 1871. — *Bernardo José de Castro.*

B. — *Demonstração da despesa com as verbas dos §§ 1º, 10, 15, 18 e 21, art. 8º da Lei de Orçamento do exercicio de 1870-1871, e a que se refere o Decreto desta data, sob n. 4849.*

<i>Verbas</i>	§ 1º	<i>Deficits.</i>
Importancia da despesa pela verba — Secretaria de Estado, sendo:		
Com o pessoal	134:300\$272	
Objectos para o expediente, compra de livros e impressões, inclusive a do relatorio ...	43:307\$009	
Despezas miudas	2:631\$806	
	<hr/>	
Credito da Lei	180:239\$087	
	<hr/>	20:239\$087

§ 10

Importancia da despesa pela verba — Garantia de juros ás Estradas de Ferro, sendo:	
Com a de Pernambuco, inclusive a differença de cambio, e abatida a renda da mesma Estrada	673:448\$743
Com a da Bahia idem, não se tendo verificado renda	940:000\$000

<i>Verbas</i>		<i>Deficits</i>
Com a de S. Paulo idem, e aban- tida a renda	450:714\$245	
	<u>2.064:162\$988</u>	
Credito da Lei	1.517:435\$100	546:727\$883
	<u>1.517:435\$100</u>	
§ 15		
Importancia da despeza satisfeita pela verba Telegraphos:		
Com o pessoal e outros gastos sa- tisfeitos na Corte	343:970\$452	
Distribuido ás Provincias para atalaias e signaes nas barras	14:250\$000	
Credits destinados á encommen- da de objectos para o respe- ctivo serviço, inclusive as differenças de cambio	190:987\$663	
	<u>549:208\$115</u>	
Credito da Lei	433:000\$000	116:208\$115
	<u>433:000\$000</u>	
§ 18		
Importancia da despeza pela verba — Subvenção ás Companhias de navegação a vapor:		
Com o serviço pago na Corte	2.321:178\$110	
Quantias distribuidas ás Provin- cias	584:000\$000	
	<u>2.905:178\$110</u>	
Credito da Lei	2.848:000\$000	57:178\$110
	<u>2.848:000\$000</u>	
§ 21		
Importancia da despeza pela verba — Museo Nacional:		
Com o pessoal	5:626\$676	
Com o material	6:343\$299	
	<u>11:969\$975</u>	
Credito da Lei	8:900\$000	3:069\$975
	<u>8:900\$000</u>	
Total		<u>743:423\$175</u>

6ª Secção da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura,
Commercio e Obras Publicas, em 18 de dezembro de 1871. — *Ber-
nardo José de Castro.*

C. — *Demonstração das sommas que se tem de tirar dos §§ 13, 14, 16 e 19, art. 8º da Lei de Orçamento pertencente ao exercício de 1870-1871, para occorrer aos "deficits" dos §§ 1º, 10, 15, 18 e 21 do mesmo artigo, a que se refere o Decreto desta data n. 4849.*

Para fazer face ao deficit do § 1º verba — Secretaria de Estado — e de que trata a demonstração B, será tirada do paragraho 14 a quantia de ...		20:239\$087
Para o deficit do § 10 verba — Garantia de juros ás Estradas de Ferro — do § 13 a de	146:727\$888	
Do § 16	400:000\$000	546:727\$888
Para o deficit do § 15, verba — Telegraphos —, do § 13 a de		116:208\$115
Para o deficit do § 18, verba — Subvenção ás Companhias de navegação a vapor, — do paragraho 19, a de		57:178\$110
Para o deficit do § 21, verba — Museo Nacional — do § 14, já citado, a de		3:069\$975
Total		743:423\$175

6ª Secção da Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 13 de dezembro de 1871. — *Bernardo José de Castro.*

DECRETO N. 4851 — DE 22 DE DEZEMBRO DE 1871 (*)

Concede autorização para estudos de uma linha ferrea de Curityba a Miranda e de linhas de navegação nos rios Ivahy, Ivinheima, Brillante e Mondego.

A Princesa Imperial Regente, em Nome de Sua Magestade o Imperador o Senhor D. Pedro II, Attendendo ao que requereram o Barão de Mauá, William Lloyd, Antonio Pereira Rebouças, o Capitão Palm e o Dr. Thomaz Cockrane, Ha por bem Conceder-lhes autorisação para procederem ás explorações e estudos preliminares de uma linha ferrea de Curityba a Miranda, na Provincia de Matto Grosso, e de linhas de navegação nos rios Ivahy, Ivinheima, Brillante e Mondego, mediante as clausulas que com este baixam assignadas por Theodoro Machado Freire Pereira da Silva, do Conselho de Sua Magestade o Imperador, Ministro e Secretario de Es-

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 30 de dezembro de 1871, no livro n. 1 de contracto "Obras Publicas", 1871 — 1873 pagina 43 v.

tado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro, em vinte e dois de dezembro de mil oitocentos setenta e um, quinquagesimo da Independencia e do Imperio.

PRINCEZA IMPERIAL REGENTE.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Clausulas a que se refere o decreto desta data.

I.

Os empresarios obrigam-se a fazer por sua conta as explorações e estudos preliminares: de uma Estrada de Ferro entre a cidade de Curitiba na Provincia do Paraná e a de Miranda, na de Matto Grosso, a qual demandará o valle do Ivahy, na foz desta cortará o rio Paraná, proseguirá pelas margens do Ivinheima e Brilhante, e passará por Nioac.

II.

Os trabalhos a que se obrigam os empresarios consistirão principalmente:

1°. No reconhecimento das regiões por onde tenha de passar a linha ferrea, com o fim de determinarem-se approximadamente os pontos obrigados de passagem, e colherem-se todos os dados e informações que possam determinar a escolha dos valles, que devam ser estudados;

2°. No traçado de uma linha de ensaio, que se approxime o mais possível da directriz da via ferrea, medindo-se as distancias com a maior exactidão, e tomando-se não somente os angulos de deflexão das linhas com o theodolito, mas tambem o rumo magnetico de cada uma;

3°. No nivelamento longitudinal de todos os pontos da linha traçada, usando-se para esse fim dos instrumentos mais exactos, communmente empregados nos trabalhos de Estradas de Ferro;

4°. No levantamento de secções transversaes em numero sufficiente para a determinação da configuração do terreno em uma zona não menor de 100 metros para cada lado da linha estudada;

5°. Na determinação da latitude e longitude dos pontos mais notaveis situados nas linhas estudadas ou nas suas proximidades, e hem assim de todas as confluencias de rios e de todos os povoados, que contarem dez ou mais fogos, empregando-se nas observações os instrumentos da maior exactidão;

6°. No apanhamento de dados e informações sobre a população, cultura, riqueza mineralogica e outras circumstancias interessantes das zonas, que tenham de ser directamente servidas pela via de communicação projectada;

7°. Na construcção das plantas e perfis das linhas estudadas e na organização dos orçamentos e memorias descriptivas dos projectos.

III.

Os estudos começarão da cidade de Curitiba dentro de oito mezes contados desta data, sob pena de 1:000\$ de multa por mez de demora até o maxime de 12 mezes, findos os quaes caducará a presente concessão. Os empresarios farão reconhecimentos usando do barometro, para a determinação das differenças de altura entre os portos mais importantes, e no prazo de 20 mezes contados desta data submeterão um relatorio circunstanciado dos trabalhos ao Ministerio da Agricultura.

IV.

Todos os trabalhos deverão ficar concluidos no prazo de dous annos, contados desta data, sob pena de um conto de réis de multa por mez de demora que exceder esse prazo.

V.

Só se reputarão concluidos os trabalhos quando estiverem em poder do Ministro da Agricultura os seguintes documentos, que os empresarios se obrigam a apresentar:

1º. Uma planta geral na escala de 1:4000 da linha ferrea, a qual indicará os grãos e raios de curvatura, e nella será representada, por curvas de nivel equidistantes de tres metros, a configuração do terreno sobre uma zona não menor de 10 metros para cada lado;

A planta deve indicar as divisas das propriedades particulares ou terrenos devolutos ou nacionaes, comprehendidos nas zonas exploradas, assim como os campos ou matas virgens e solos pedregosos, etc.

2º. Um perfil longitudinal na escala de 1:400, para as alturas da linha ferrea, com indicação da extensão e taxa das declividades;

3º. Perfis transversaes na escala de 1:200 da linha ferrea, em numero sufficiente para a determinação dos volumes das obras de terra,

4º. Planos geraes na escala de 1:200 das obras d'arte mais notaveis, exigidas na construcção de linhas ferreas;

5º. Um orçamento geral do custo de cada linha ferrea, com indicação das quantidades de obras e dos preços de unidade;

6º. Uma relação das estações, com as distancias intermedias dos pontos de partida;

7º. Uma relação dos bocios, com as respectivas dimensões, posição na linha e quantidade de obra;

8º. Uma relação das pontes, viaductos e pontilhões, com indicação das principaes dimensões, posição na linha e systema de construcção;

9º. Tabella dos calculos das distancias médias de transporte dos productos das excavações em cada divisão da linha;

10. Tabellas das quantidades de cada natureza de productos das excavações, com as respectivas distancias médias de transporte;

11. Tabellas dos alinhamentos com indicação dos respectivos desenvolvimentos, e dos grãos ou raios de curvaturas;

12. Tabellas das declividades, com indicação das respectivas taxas e extensões;

13. Cadernos contendo os resultados das observações astronómicas e os calculos feitos para a determinação das latitudes e longitudes;

14. Memorias explicativas e justificativas dos projectos apresentados;

15. Um relatorio geral de todos os trabalhos executados pelos empresarios, contendo dados e informações sobre a população, producção, clima, etc., das regiões exploradas, e quaesquer esclarecimentos e noticias que possam interessar ao estabelecimento das vias de comunicação projectadas.

Este relatorio será acompanhado de um mappa geral na escala de 1:100.000 das regiões mais proximas das linhas exploradas.

VI.

Os estudos da linha ferrea serão feitos para a via de um metro de largura, com o declive maximo de 1:40, e curvas de raio nunca menor de 100 metros, não se devendo recorrer a estes limites senão nas serras, cuja transposição offereça difficuldades sérias.

VII.

Todas as medidas serão tomadas e indicadas segundo o systema metrico.

VIII.

Os empresarios remettirão mensalmente ao Ministerio da Agricultura as cadernetas originaes de notas de todas as operações feitas no terreno em relação aos trabalhos a que se obrigam, devendo taes notas ser tomadas com methodo e clareza indispensaveis, para que possam ser facilmente verificadas por pessoa estranha aos referidos trabalhos.

Não sendo preenchida pontualmente esta condição, o Governo não tomará conhecimento dos trabalhos de que trata a clausula 5^a.

IX.

Quando se apresentarem duas ou mais direcções, que offereçam apparentemente vantagens proxivamente iguaes para o estabelecimento da via ferrea, os empresarios farão em cada uma dellas os estudos, a que se obrigam, e submetterão ao Ministro os respectivos planos e orçamento; mas no caso de indemnisação de seus trabalhos, só serão pagos na razão da linha preferida.

X.

Os empresarios apresentarão igualmente todas as notas, planos e mais documentos relativos aos reconhecimentos e explorações de linhas abandonadas, a fim de poder o Governo apreciar se o traçado preferido será com effeito o mais conveniente.

XI.

Se depois de apresentados os trabalhos especificados neste contracto, e preenchidas todas as obrigações contrahidas pelos empresarios, o Governo approvar os estudos feitos, concederá aos mesmos empresarios autorisação para estabelecerem a via projectada, e para o respectivo uso e gozo, mediante os auxilios precisos ou condições que serão então definitivamente assentadas, ficando, em todo o caso, sujeitas á approvação do Corpo Legislativo as clausulas, que delle dependerem, sem a qual não terão effeito.

XII.

Se dentro de seis mezes, contados da data em que forem entregues na Secretaria da Agricultura os trabalhos especificados neste contracto, o Governo não tiver resolvido fazer a concessão, a que se refere a clausula precedente, indemnizará aos empresarios a importancia dos trabalhos que tiverem effectuado em virtude do presente contracto: mas a indemnisação só será devida no caso de terem os empresarios satisfeito todas as condições a que se sujeitam.

O valor da indemnisação será calculado, na razão de 62 libras e 3 shillings por kilometro do traço estudado e escolhido para a via ferrea.

Quaesquer variantes nas linhas de reconhecimento, ainda que abranjam grandes extensões, não serão contadas para o pagamento.

XIII.

Os empresarios obrigam-se a proceder aos estudos de reconhecimento da navegabilidade dos rios Ivalhy, Ivinheima, Brillhante e Mondego, nas secções em que o traço da Estrada de Ferro corra á margem dos mesmos, devendo proceder ao levantamento da planta e do nivelamento e sondagem das secções navegaveis.

§ 1º. Para as explorações dos rios se terá em vista que só poderão ser aproveitadas para a navegação aquellas secções não interrompidas, que permittirem em ambos os sentidos o movimento facil e seguro de barcos de vapor de 0m,90 de calado, nas épocas de maior secca, ou que com melhoramentos do custo inferior ao de uma Estrada de Ferro marginal, possam offerecer esta condição á navegabilidade.

§ 2º. Para que possa ter lugar a confrontação do custo da via fluvial com a ferrea, deverão os empresarios apresentar o orçamento das obras e apparatus necessarios para tornar effectiva a navegação.

§ 3º. O valor da indemnisação por kilometro do rio estudado, e escolhido para a navegação a vapor, será de 35 libras por kilometro na hypothese da clausula 12ª.

XIV

Os estudos e explorações feitos pelos empresarios serão inspecionados e fiscalizados pelos Engenheiros do Governo.

XV.

O Governo terá conhecimento prévio do nome do Engenheiro Chefe que fôr incumbido dos trabalhos pelos empresarios.

XVI.

No caso de fazer-se a concessão de que trata a clausula 9ª, ou no de indemnizar-se os empresarios, ficarão pertencendo ao Governo todos os planos e documentos apresentados por elles.

XVII.

A concessão para as explorações e estudos preliminares, a que se referem as presentes clausulas, é intransferivel.

XVIII.

As duvidas que se suscitarem entre o Governo e os empresarios, com excepção do preço da indemnisação a que se refere a clausula 12ª, serão resolvidas por arbitros.

Se as partes contractantes não accordarem num mesmo arbitro, cada uma nomeará o seu, e estes começarão os seus trabalhos por designar um terceiro, cujo voto será definitivo.

Se não houver accôrdo sobre o terceiro, cada arbitro escolherá um Conselheiro de Estado, e entre estes decidirá a sorte.

Palacio do Rio de Janeiro, em 22 de dezembro de 1871. —
Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

AVISO N. 5 — DE 22 DE DEZEMBRO DE 1871

Recommenda providencias ao Presidente da Provincia do Amazonas affim de que sejam garantidos os terrenos concedidos ao Coronel George E. Church, concessionario da construcção da Estrada de Ferro Madeira Mamoré.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1871.

Illmo. e Exmo. Sr. — A' vista dos melhoramentos que nas cachoeiras do rio Madeira pretende realisar a Companhia Madeira and Mamoré Railway, ultimamente organizada em Londres pelo Coronel George E. Church, este manifesta o receio de que as terras concedidas á mesma Companhia sejam invadidas; e pedindo elle não só que sejam garantidos os interesses daquella empresa, em relação ás referidas terras, mas tambem que sejam demarcadas, de conformidade com o Decreto n. 4509 de 20 de abril de 1870, 4 leguas quadradas kilometricas, em S. Antonio, no ponto em que a cachoeira corre á margem oriental do rio, como centro do lote;

cumpra que V. Ex. expeça as ordens necessarias para semelhantes fins.

Deus Guarde a V. Ex.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. Presidente da Provincia do Amazonas.

AVISO N. 99 — DE 22 DE DEZEMBRO DE 1871

Declara ao Sr. George E. Church que o Governo fica inteirado de se achar organizada em Londres a "Madeira and Mamoré Railway", para a execução da Estrada de Ferro Madeira Mamoré e de ter encetado os respectivos trabalhos preparatorios.

MINISTERIO DA AGRICULTURA, COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS — Directoria das Obras Publicas e Navegação — 3ª Secção — N. 99 — Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1871.

Inteirado pelo seu minucioso relatório de 15 de novembro ultimo, de achar-se finalmente organizada em Londres a Companhia "Madeira Mamoré Railway", e bem assim de Vmce. já ter encetado os trabalhos preparatorios para a construção da Estrada, tudo apesar das difficuldades com que lutou, em consequencia da guerra entre a França e a Prussia; cabe-me communicar-lhe não só que levo ao conhecimento do Ministerio da Fazenda o que expõe Vmce. acerca da subida dos navios até S. Antonio, e da baldeação do material por elles conduzido, esperando que em tal sentido se providenciará; mas tambem que nesta data expeço ordem para que sejam protegidos os interesses da referida Companhia, relativamente ás terras que lhe foram concedidas e se verifique a existencia de terrenos devolutos em S. Antonio, affirm de serem demarcadas as 4 leguas quadrajas kilometricas, como tambem pede Vmce. a quem,

Deus Guarde.

Theodoro Machado Freire Pereira da Silva.

Sr. George E. Church.

Relatório a que se refere o Aviso n. 99, de 22 de dezembro de 1871

Bordo do vapor *Arary*, no Pará, 15 de novembro de 1871.

Demorei-me em communicar ao Governo de V. Ex. as operações da Companhia da Estrada de Ferro do Madeira Mamoré, até poder dar conta dos resultados definitivos.

Como V. Ex. sabe, eu apenas havia pisado o solo britannico para organizar a Companhia, depois de obtida a competente concessão do Governo Imperial, quando a guerra entre a Prussia e a França fez paralyzar quasi todas as obras publicas, e impediu as tentativas para organização de novas empresas, especialmente de uma tão estranha, como a de que estou encarregado. Todavia,

quando estava a acabar-se a guerra, isto é, a 18 de maio ultimo, conseguiu contractar com a — Public Works Construction Company de Londres a construção da Estrada. Acha-se a frente desta Companhia de construção o Sr. George Wither, bem conhecido como um dos principaes empreiteiros de todas as obras publicas da Europa. Baseou-se o contracto nas explorações feitas por ordem do Governo Imperial, pelos Srs. José e Francisco Keller, e nas minhas informações sobre a Estrada projectada e o commercio que, muito provavelmente, terá de ser feito pela linha. Estipulou-se porém que o Engenheiro da Companhia de construção deverá verificar todas estas informações, e examinar pessoalmente a linha projectada; devendo o contracto ser modificado de accôrdo com o seu relatorio.

Durante a organização da Companhia chegou á Europa a noticia de uma séria revolução na Bolivia. Como os interesses da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré muito dependerão do commercio boliviano, a revolução actuou pessimamente, causando alguma demora e embaraçando seriamente todos os planos que eu havia cuidadosamente preparado. Soube, além disto, que os interessados da costa do Pacifico empregavam todos os esforços junto do novo Governo da Bolivia, para inutilisar o projecto, e impedir que o commercio da Bolivia, que é feito pelo caminho forçado dos Andes, o seja pelo seu proprio canal, o Amazonas. Nesta emergencia resolvi acompanhar o referido Engenheiro á Bolivia, e voltar com elle para Londres pelas cachoeiras e o Amazonas.

Embarcamos em Liverpool no dia 20 de maio ultimo, via de Nova York, para tratar dos vapores que tem de navegar no rio Mamoré. Dirigimo-nos depois para Sucre, via Panamá e Tuena. Em Sucre, o Congresso confirmou inteiramente todos os meus actos relativos á National Bolivian Navigation Company de New-York, e deu-me novas garantias de que o Governo protegeria a empresa, o que se não conseguiu sem mui grande opposição, e nesta occasião reconheci ser verdade que os interessados do Perú, habilmente auxiliados pelos de Valparaizo, não queriam deixar escapar-se-lhe o monopolio, que possuem sobre o commercio da Bolivia, sem fazerem séria opposição.

Sahi de Sucre, em companhia de Mr L. E. Ross, Engenheiro do empreiteiro, para Coxabamba e Santa Cruz de la Sierra. Deste ultimo ponto penetrámos no departamento do Beni; passámos o Mamoré e as cachoeiras do Madeira, e acabamos de chegar ao Pará, a caminho para Europa.

Durante todo este tempo fizeram-se preparativos para collocar-se no Mamoré dous vapores, afim de ter-se á mão os meios necessarios facilitando ao empreiteiro da Estrada quando der começo ás obras, a aquisição de trabalhadores, como do mais que fôr preciso. Esta expedição acha-se hoje em Serpa, aguardando uma barca de reboque para levar o primeiro navio a Santo Antonio. Este navio conduz o grande vapor *Mamoré*, que deve passar desmontado as cachoeiras. A expedição teve grande demora por causa das febres devastadoras, que neste anno reinaram no valle do Amazonas. O commandante morreu, assim como o Engenheiro em chefe e o constructor do barco de ferro. O primeiro machinista acha-se muito doente em Serpa, e sou obrigado a permittir que o segundo Commandante da expedição volte para New-York por motivo de saude.

Pouco depois da minha chegada a Londres, a nossa Companhia

terá a honra de remetter ao vosso Governo uma collecção completa de planos das obras a fazer-se na Estrada. Tencionamos lançar sobre todos os rios pontes de ferro, e construir molhes de ferro e estações em cada ponto terminal da Estrada, sendo perfectas e muito duradouras todas estas obras.

O Engenheiro do empreiteiro confirmou plenamente a exactidão dos dados, sobre que se firmou o contracto. Haverá talvez uma diminuição de obras em alguns casos, e provavelmente um augmento de um terço da quantia orçada para pontes, visto serem algum tanto improvidos os planos de Mr. Keller a respeito do numero e dimensões dos rios que cortam a projectada Estrada de Ferro.

Pensa Mr. Ross que o empreiteiro não terá difficuldade em concluir a Estrada dentro de dous annos contados da data da nossa chegada a Londres, sendo este o tempo estipulado, isto é, esperamos que em janeiro de 1874 a Estrada estará funcionando.

Aproveitando a opportunidade, que se offereceu para aviar em grande escala as obras do empreiteiro, enetámos no dia 1º do corrente, e no ponto terminal em Santo Antonio os trabalhos da Estrada de Ferro do Madeira e Mamoré, sendo presente o Capitão Guardos, Commandante do posto militar de Santo Antonio, o qual lançou a primeira pá de terra que, como eu espero, dará nova vida e um commercio gigantesco ao valle do Amazonas.

Temos hoje cerca de 100 homens empregados em roçar uma grande extensão de terreno; na edificação de casas para os trabalhadores que esperamos da Europa; além de uma casa para o Engenheiro do empreiteiro e de armazens para os materiaes, que tem de servir para as obras da linha. Concluidas estas obras, subirão elles os rios e abrirão estradas de rodagem aos lados de cada cachoeira, que não puder ser transposta em lanchas. Nestas estradas não haverá rochedos e nem atoleiros, e terão declives muito suaves. Tambem prepararão em cada um destes pontos casas para trabalhadores da linha e sobresalentes.

No lugar que escolhemos, para ponto terminal ao sul, far-se-hão os mesmos preparativos como em Santo Antonio.

Todos estes preparativos facilitarão muito ao empreiteiro a communicação ao longo das cachoeiras, e o habilitarão para desde logo proseguir vigorosamente em seus trabalhos.

Em consequencia da topographia do paiz, a projectada Estrada deverá tocar em certos pontos bem definidos. Sendo, em geral, plano o terreno entre estes pontos, permittirá linhas rectas de grande extensão. Para não perder tempo, queremos traçar a nossa linha com grande pessoal de engenbaria, enquanto o empreiteiro trabalha no ponto terminal, construindo molhes, levantando estações, mandando fabricar e embarcar pontes, e finalmente reunindo trabalhadores e supprimentos. Assim não soffremos demoras, sendo que, a não procedermos por este modo, haveria grande prejuizo para todos os interessados, incluindo o proprio Governo Imperial, e qual muito naturalmente deseja ver a obra concluida no menor prazo possivel.

Na occasião das enchentes tencionamos remetter os nossos navios com os materiaes para a Estrada de Ferro directamente da Inglaterra para Santo Antonio, e como estes navios podem conduzir ao mesmo tempo grande quantidade de mercadorias ligeiras para o Pará, teremos assim mais um lucro, se fôr possivel desembarcal-as, e continuar a viagem pelo rio acima.

No verão teremos de passar o nosso material da via ferrea para embarcações menores, ou no Pará, ou no ponto mais alto que pudermos attingir rio acima.

Para estes fins necessitamos de licença do Governo Imperial, afim de não infringirmos involuntariamente as leis commerciaes e regulamentos do Imperio.

Não faltam individuos que, em vista dos melhoramentos propostos nas cachoeiras do Madeira, se queiram apossar das terras pertencentes á Companhia da Estrada de Ferro em um ou outro ponto terminal, não obstante todos os esforços, que empregarmos para protegê-las; e pois pedimos que o Governo providencie em ordem a salvaguardar os interesses da Companhia nas concessões de terras a ella feitas; e que entre estas terras se nos dê em Santo Antonio quatro leguas quadradas metricas com a cachoeira, no ponto em que ella corta a margem oriental do rio, como centro do lote.

Collocámos o nosso posto terminal do sul sobre um terreno alto acima do Guajará-guassú na margem oriental em frente á nordeste de uma grande ilha que fica entre Guajará-mirim e Guajará-guassú. Este ponto dista cerca de 4.000 metros do posto terminal collocado sobre o terreno alagadiço, no mappa de Mr. Keller, e é accessivel por um canal profundo e excellente.

E' só agora que tenho ensejo para accusar, em nome da Companhia, a muito attenciosa resposta ao meu pedido, permittindo que a escuna *Silver Spray* suba o Madeira até Santo Antonio com a bandeira dos Estados Unidos.

Espero que o Governo Imperial approvará as medidas, que fomos obrigados a tomar, assim como os planos propostos, de conformidade com o teor desta communicação.

E confio de que o mesmo Governo avaliará os nossos actos não só pelo sentido litteral, como tambem pelo espirito da nossa concessão.

Tenho a honra, etc. — *George Church.*

FIM DO PRIMEIRO VOLUME