

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 RANDOLPHO PAIVA

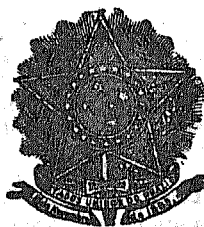
3º OFFICIAL DA SECRETARIA DE ESTADO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

Edição commemorativa do primeiro centenario da Independencia do Brazil
publicada por ordem do Exmo. Snr.

Dr. J. Pires do Rio, M. D. Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

VOLUME XV

1916-1917



RIO DE JANEIRO

1922

MINISTERIO DA SAUDE
DELEGACIA DO COMANDO EM CHEFE



Nº 289

26-7-39



1916

Extracto do relatório apresentado ao Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, em 1916, pelo Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas—Dr. Augusto Tavares de Lyra.

SR. PRESIDENTE DA REPUBLICA. — Em exposição que tive a honra de apresentar-vos, a 15 de novembro do anno passado, sobre os beneficos resultados do esforço e da acção do Governo, quanto á execução leal de seu programma de economias e cessação de responsabilidades para o Thesouro, no departamento administrativo, ora a meu cargo, dizia eu:

“Ninguém ignora ter sido em relação a serviços subordinados ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, especialmente os de estradas de ferro e portos, que assumimos os maiores compromissos, quando, de annos para cá, começámos a praticar, sem cautelosa moderação, uma larga politica de melhoramentos materiaes. Era natural portanto, que — chegado o momento em que o paiz, trabalhado por uma intensa crise economico-financeira, agravada pela conflagração européa, tinha de mudar forçosamente de orientação, afim de reduzir ao minimo as despezas publicas — para esse Ministerio se volvessem as vistas da administração no sentido de suspender ou retardar obras que não podiam ser executadas sem sacrificios, que a situação não comportava.

Facto era, entretanto, que semelhantes obras, em sua quasi totalidade, estavam sendo feitas em virtude de contractos; e, para que os mesmos pudessem ser vantajosamente revistos com redução dos encargos que oneravam o Thesouro Nacional, era indispensavel um estudo cuidadoso, que demandava tempo.”

Desse estudo resultou serem conhecidas as condições em que foram todos realizados e a orientação a seguir em cada caso, assim como a extensão real de nossos compromissos.

Quaes eram estes consta da mensagem que dirigistes ao Congresso Nacional, por occasião de sua abertura, em 3 de Maio ultimo:

“Em 31 de dezembro de 1914, os nossos encargos, neste particular (estradas e portos), eram os seguintes:

Relativamente a estradas:

TITULOS DAS EMISSÕES — CAPITAL CIRCULANTE

Em libras:

Rescission bonds.	12.935.480
Estradas do Ceará.	2.400.000
	<hr/>
	15.335.480

Em francos:

Itapura, a Corumbá.	98.785.000
Estrada de Ferro de Goyaz.	98.464.500
Viação Bahiana.	60.000.000
	<hr/>
	257.249.500

ou, ao todo, £ 25.625.460, a que ainda é necessario addicionar £ 600.000, antecipação da emissão de £ 2.400.000 a fazer, nos termos da clausula LX do decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1911, e accôrdo firmado com a Companhia Estrada de Ferro de Santa Catharina, em 26 de dezembro do mesmo anno.

Ao cambio de 12 d., essa importancia representa em moeda nacional 524.509:200\$000.

A emissão de apolices da divida interna para aquisição e construcção de estradas subia, na mesma época, a 196.983:000\$000.

Quanto a portos:

Em libras:

Porto do Rio de Janeiro (1913)	8.500.000
Porto do Rio de Janeiro (1911)	4.500.000
Porto do Recife (1913)	3.500.000
	<hr/>
	£ 16.500.000

Em francos:

Porto do Recife (1909)	40.000.000
----------------------------------	------------

ou, ao todo, £ 18.100.000.

O capital circulante desses empréstimos é de £ 16.841.000, que, ao cambio de 12 d., representam 336.820:000\$000.

Em 1903, houve tambem uma emissão de apolices da divida interna de 17.300:000\$000 para as obras do porto do Rio de Janeiro.

Sommando as parcelas indicadas, encontraremos réis 1.075.612:200\$, compromisso que não era e não é susceptivel de redução, exigindo avultadas importancias para o serviço de juros e amortização.

Mas, além delle, muitos outros existiam e existem, a saber:

Em relação a estradas: os de garantia de juros, os de novas emissões de apolices para dar cumprimento a contractos em vigor

e os decorrentes da necessidade de obter novos recursos para os pagamentos a effectuar em dinheiro, uma vez que os saldos dos empréstimos anteriormente realizados seriam insufficientes, em alguns casos, para fazer face ás despesas a que nos obrigamos.

No que diz respeito a portos: os de garantias de juros a emprézas constructoras e arrendatarias e os advindos de obras em andamento, como, por exemplo, as da barra do Rio Grande do Sul, para as quaes não tinhamos recorrido a operações de credito.

GARANTIA DE JUROS A ESTRADAS DE FERRO

As dotações orçamentarias para esse serviço foram, nos seis ultimos annos, as seguintes:

<i>Annos</i>	<i>Total papel</i>	<i>Total ouro</i>
1910.	1.814:500\$824	5.104:063\$353
1911.	1.862:380\$056	5.999:903\$353
1912 (1).	953:902\$643	2.999:951\$676
1913.	1.858:780\$080	8.415:336\$780
1914.	1.993:780\$056	8.056:672\$770
1915.	1.993:780\$056	8.674:027\$770

Reduzida a papel, ao cambio de 12 d., a parte ouro, verifica-se que se elevam a mais de 21.000:000\$ da nossa moeda as despesas annuaes com garantias de juros, que só cessarão depois de decorrido o prazo de 30 annos. Continuando as construcções, outros depositos seriam necessarios e a despesa tenderia sempre a crescer, durante muitos annos, pois as garantias já effectivadas estão, em geral, ainda longe de seu termo.

NOVAS EMISSÕES DE APOLICES

Segundo o relatório da Inspectoria Federal das Estradas, relativo ao anno de 1914, as novas emissões de apolices seriam aproximadamente de 190.000:000\$; mas, attentos os precedentes conhecidos da Madeira-Mamoré, S. Luiz a Caxias e outras estradas, é natural que se tenha duvidas quanto ao acerto da previsão.

PAGAMENTOS EM DINHEIRO

Os dados officiaes indicavam que, além dos pagamentos a effectuar pelos saldos dos empréstimos já feitos, seriam ainda necessarios para occorrer ás despesas em dinheiro com a execução integral dos contractos existentes, cerca de 300.000:000\$000.

(1) Sendo as dotações orçamentarias, papel e ouro, insufficientes para o pagamento das garantias de juros referentes ao anno de 1912, foi, de accordo com o decreto legislativo n. 2.737, de 2 de janeiro de 1913, e o decreto do Poder Executivo n. 9.984, da mesma data, aberto o credito suplementar de 904:850\$413, papel, e 5.405:121\$094, ouro.

Outros depositos seriam necessarios e a despesa tenderia sempre a crescer, durante muitos annos, pois as garantias já effectivas estão, em geral, ainda longe de seu termo.

GARANTIA DE JUROS A EMPREZAS CONSTRUCTORAS E ARRENDATARIAS DE PORTOS

Não é possível em relação a estas fixar sommas exactas: as responsabilidades são ora maiores, ora menores, correspondendo, como correspondem, á differença entre a renda liquida das taxas arrecadadas e os juros a pagar. O quadro que se segue dá bem uma idéa das alternativas a que estão sujeitos os pagamentos:

Annos	Pará	Bahia	R. G. do Sul
1911.	1.064:726\$565	448:085\$797	392:117\$091
1912.	1.327:804\$301	723:432\$179	555:427\$704
1913.	2.433:167\$598	834:052\$485	1.010:547\$522
1914.	4.102:924\$131	814:797\$015	1.409:087\$493

Estes pagamentos são em ouro.

Ha ainda a adicionar-lhes os do porto da Victoria que, no exercicio de 1913, por exemplo, montaram a 197:819\$608, papel.

Existem as da barra do Rio Grande do Sul, contractadas por 18.000:000\$, ouro, dos quaes a primeira prestação, no valor de 5.400:000\$, já se tornou exigível e as do porto do Recife, que muito provavelmente não poderão ser concluidas com os recursos dos empréstimos realizados."

Estes dados dão bem uma idéa das responsabilidades que pesavam sobre o Tresouro Publico e justificam, de sobejo, o que escrevestes na mesma mensagem: "Foi depois de conhecer em detalhes a situação que ahi fica esboçada, apenas em parte, que o Governo iniciou o trabalho de revisão de contractos, sem duvida, o mais importante e proveitoso de quantos, no Ministerio da Viação e Obras Publicas, reclamavam a sua carinhosa solicitude." Coube-me uma parte delicada, fatigante e exhaustiva nessa tarefa, que dissesstes ardua e ingrata, e na qual puz, o melhor do meu esforço e do meu sincero desejo de acertar. É possível que á impaciencia de alguns pareça lenta e demorada a acção do Governo, por julgarem preferiveis as soluções rapidas em que o poder publico se arroga o direito de ser, ao mesmo tempo, juiz e parte; mas quem conhecer as condições em que elle teve de agir, facilmente comprehenderá que — dado os atrasos, que havia de pagamentos e a existencia de contractos em pleno vigor — outro não podia ser o seu procedimento para que fizesse obra util e proficua, a salvo de possiveis e provaveis indemnizações, que teriam de ser pagas mais tarde. O resultado, já agora incontestavel, dos actos praticados e dos accórdos feitos, vale por uma demonstração eloquente.

Examinemol-o.

ESTRADA DE FERRO MADEIRA-MAMORÉ

O Sr. consultor tecnico do Ministerio, Dr. Olegario Maciel, resumiu no seguinte parecer, datado de 3 de abril do anno pas-

sado, as questões pendentes sobre a execução dos contractos da *Madeira-Mamoré Railway Company*:

"O tratado internacional de permutas de territorios e outras compensações, celebrado em Petropolis a 17 de novembro de 1903, entre o Brasil e a Bolivia, approvado pelo Congresso Nacional, conforme a resolução de 12 de fevereiro de 1904, sancionada pelo decreto n. 1.179, de 18 do mesmo mez e anno, mandado executar pelo decreto n. 5.161, de 10 de março seguinte, no art. VII, impoz ao Brasil a obrigação de construir em seu territorio, por si ou por empresa particular, uma ferro-via desde o porto de Santo Antonio, no Rio Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que passando por Villa Murтинho ou outro ponto mais proximo (Estado de Matto Grosso) chegasse a Villa Bella (Bolivia), na confluencia do Beni e do Mamoré. Nesse mesmo artigo ficou estabelecido que dessa ferro-via, que o Brasil se esforçaria por concluir no prazo de quatro annos, usariam ambos os paizes, com direito ás mesmas franquezas e tarifas.

O decreto legislativo n. 1.180, de 25 de fevereiro de 1904, autorizou o Presidente da Republica "a adoptar o alvitre que julgasse mais conveniente para a construcção da estrada de ferro, em soluçào do compromisso assumido no art. VII do mencionado tratado, podendo fazer operaçõe s de credito ou emissão de titulos, internos ou externos, que fossem necessarios, não excedendo de 4 % de juros e 1/2 % de amortizaçào para os titulos externos e 5 % e 1/2 % para os internos."

Adoptando o alvitre de construir a estrada por empresa particular por meio de empreitada em globo com preços por unidade de trabalho, por edital de 12 de maio de 1905, abriu concorrência publica para os estudos e construcção da referida estrada.

Accéita a proposta do engenheiro Catramby, como a mais barata das tres que foram apresentadas, foi autorizado o contracto respectivo pelo decreto n. 6.103, de 7 de agosto de 1906, e, de conformidade com esse decreto, foi assignado o contracto de 14 de novembro do mesmo anno.

No alludido contracto ficaram estabelecidas, além das condições sobre a directriz da estrada, modificações no traçado, estudos definitivos, locaçào, construcção, prazos, multas, rescisào, especie dos pagamentos, mais as seguintes:

As medições dos trabalhos serão feitas mensalmente e com character provisorio, devendo-se proceder á medição final antes do recebimento da estrada pelo Governo (clausula VII) e os pagamentos dessas medições serão igualmente mensaes (clausula VIII) e feitos pelos preços de unidade constantes da relação que o contractante apresentou com a sua proposta (clausula II).

Para os trabalhos não especificados nesta relação, mas que o contractante será obrigado a executar, á vista dos estudos, ou por determinaçào do Governo, serão adoptados os preços de unidades para as empreitadas do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, approvados por portaria de 22 de dezembro de 1903, augmentados de 50 % (clausula XVI).

Todo e qualquer trabalho, bem como qualquer especie de material, não mencionados na relação alludida e nem nas condições geraes para as obras do prolongamento da Central do Brasil que, a

juízo do Governo, seja necessario executar e empregar para a perfeita organização do serviço de construcção da estrada, será incumbido de preferencia ao contractante, mediante estudos e ajustes prévios (clausula XVI, paragrapho unico).

Tambem foi concedida ao contractante preferencia, em igualdade de condições, para o arrendamento da estrada (clausula XVIII).

Pelo decreto n. 6.530, de 20 de junho de 1907, foi prorogado por 90 dias o prazo para a apresentação dos estudos e pelo decreto n. 6.597, de 8 de agosto seguinte, foram declarados isentos de direitos de importação os materiaes necessarios para a construcção da estrada e prophylaxia do respectivo pessoal.

Por decreto n. 6.838, de 30 de janeiro de 1908, e termo de accôrdo de 29 de fevereiro do mesmo anno, foi autorizada e assignada a transferencia do contracto á *Madeira-Mamoré Railway Company*, autorizada a funcionar na Republica por decreto numero 6.755, de 28 de novembro de 1907, passando a esta todos os direitos e obrigações decorrentes do referido contracto.

Em 24 de abril de 1909, de conformidade com o decreto numero 7.344, de 25 de fevereiro do mesmo anno, foi celebrado entre o Governo e a *Madeira-Mamoré Railway Company* o contracto de arrendamento da estrada, pelo prazo de 60 annos a contar de 1 de janeiro de 1912.

Mais tarde o Governo attendendo á conveniencia, de ser modificado de accôrdo com o desejo do Governo da Bolivia, o traçado do ramal de Villa Martinho á Villa Bella, de modo a encaminhar para a estrada o commercio do Beni e seus afluentes Orton e Madre de Dios e tendo em vista melhorar as condições da mesma estrada, facilitando, outrosim, os transportes necessarios á construcção, resolveu, como se vê do decreto n. 8.347, de 8 de novembro de 1910, autorizar a substituição do ramal primitivamente traçado por outro que partindo das visinhanças da cachoeira Pão Grande, á margem direita do Mamoré, se dirigisse á cachoeira Esperança, á margem esquerda do Beni.

Nesse decreto foram igualmente autorizados o lastramento total da estrada e a construcção de pontes provisórias de madeira para o prompto andamento dos trabalhos, sendo o custo desses serviços adicionado ás despesas de transporte e conservação da linha, autorizadas pelo Governo e não previstos no contracto de construcção da estrada, pago pelo preço total de £ 2.750 por kilometro.

Foram tambem, no decreto acima citado, consolidadas as autorizações já dadas pelo Governo, a requerimento da empresa, relativas a obras de protecção das margens do rio, em diversos pontos; construcção de hospitaes para o pessoal da estrada e serviços especiaes de saneamento; estabelecimento de telegrapho sem fio entre Porto Velho e Manáos; classificação de cascalho, omissa no contracto, sobre as bases das medições já feitas e pagas; bem assim, as seguintes obras executadas e a executar mediante autorização prévia do Governo e segundo o custo verificado pela fiscalização: construcção de casas, lavanderias a vapor, armazens frigorificos, canalização de aguas e outros serviços necessarios á construcção de nucleos de futuras cidades; construcção de pontes de desembarque e docas nos pontos extremos.

Lavrado o contracto de 18 de novembro de 1910, celebrado *ex-vi* do decreto n. 8.347, o Tribunal de Contas recusou regis-

tral-o, por ter julgado illegaes certos favores constantes das clausulas 2ª e 3ª, e por entender que a substituição do ramal não podia ser feita sinão mediante novo accôrdo com a Bolivia, visto a construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré fazer parte de um tratado internacional, que só poderia ser modificado por outro tratado. (decisão de 6 de junho de 1911).

Attenta essa resolução do Tribunal, o Ministro da Viação submetteu o assumpto á consideração do Ministro do Exterior para os devidos fins (aviso n. 61, de 23 de junho de 1911).

Foi sem duvida para dar solução ao caso, que appareceu o decreto legislativo n. 2.579, de 7 de junho de 1912, em virtude do qual foi approvedo o protocollo assignado entre o Brasil e a Bolivia, em 14 de novembro de 1910, ficando, outrosim, approveda a substituição do ramal da Madeira-Mamoré, autorizada pelo decreto n. 8.347.

Por esse mesmo decreto legislativo ficou o Governo autorizado a fazer as necessarias operações de credito para a construcção do novo ramal, que seria feito nas mesmas condições da linha tronco, e de accôrdo com o contracto.

Pelo art. 3º do citado decreto n. 2.579, ficou o Governo autorizado a fazer as necessarias operações de credito para pagamento das despesas autorizadas e já feitas pela Companhia Estrada de Ferro Madeira-Mamoré e, ainda no paragrapho unico desse mesmo artigo, a fazer identicas operações para o pagamento das despesas que *forum* ou *forem autorizadas de accôrdo com a clausula 16 do contracto de 14 de novembro de 1906*.

Pelo protocollo de 28 de dezembro de 1912, o Governo boliviano exonerou o Governo brasileiro do compromisso, assumido no protocollo de 14 de novembro de 1910, de construir o ramal previsto no decreto n. 8.347, substituindo-o por outro que a Bolivia levaria a effecto á sua custa.

Tendo a companhia requerido a ratificação do termo que assignou em 12 de novembro de 1910, o Ministerio da Viação, deferindo o pedido, firmou com ella, em 27 de novembro de 1913, um termo de contracto substitutivo do de 1910, com fundamento no decreto legislativo n. 2.579 já citado.

Neste contracto, a companhia renunciou a toda e qualquer pretensão baseada no contracto anterior em relação ao ramal de Pau Grande á Cachoeira Esperança, bem como desistiu da execução dos serviços necessarios á constituição de nucleos de futuras cidades.

Remetido esse termo ao Tribunal de Contas, foi-lhe negado o registro, em sessão de 24 de dezembro de 1913, por não ter sido o referido termo assignado pelo Ministro da Fazenda, que tambem não foi ouvido sobre a parte financeira, como determinam os artigos 37 da lei n. 2.544, de 4 de janeiro de 1912, e 113 da lei n. 2.738, de 4 de janeiro de 1913.

Não se conformando com a necessidade da intervenção do Ministerio da Fazenda no termo substitutivo de 1913, por lhe parecer que não se tratava de um contracto novo, mas sim de um termo de modificação e ratificação do contracto de 12 de novembro, o Ministro da Viação allegou que o referido termo não estava sujeito aos preceitos do art. 37 da lei n. 2.544 e art. 113 da lei numero 2.738, que não obrigavam sinão aos actos novos e nada tinham que

ver com os anteriores á sua vigencia (aviso n. 550, de 23 de dezembro de 1913, ao Tribunal de Contas).

O Ministro da Fazenda solicitado pelo Tribunal de Contas a dar informações sobre a parte financeira do contracto em tres pedidos successivos, declarou, primeiramente, que tendo o Ministro da Viação dispensado, por desnecessaria, a sua audiencia, deixava de emitir, já então por inoportuna, qualquer opinião sobre o assumpto (aviso n. 10 de 6 de fevereiro de 1914), declarando mais tarde que, tratando-se de uma ratificação de contracto, nada tinha a oppôr (aviso de 20 de maio de 1914).

Não obstante essas declarações, o Tribunal de Contas manteve, em sessão de 11 de agosto de 1914, a sua anterior decisão, negando o registro.

Durante o periodo em que se achava em andamento naquelle Tribunal o processo do registro do termo substitutivo do contracto, o Governo consultou a esse mesmo Tribunal sobre a legalidade da abertura do credito de £ 1.001.000 e 10.000:000\$ para as despesas de construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, com fundamento no decreto legislativo n. 2.579, de 7 de junho de 1912.

A vista da resposta affirmativa, foi aberto o credito pelo decreto n. 10.893, de 15 de maio de 1914, e registrado em sessão de 23 de junho seguinte.

Por acto desse mesmo dia e mez o então Ministro da Viação ordenou que se processasse, para ser paga por conta do mesmo credito, a medição de 409:124\$334, que a Inspectoria Federal das Estradas havia anteriormente enviado ao Ministerio para ser paga em apolices.

Entretanto, enviada a medição de 275 kilometros de lastramento da estrada, na importancia de £ 756.250, em virtude de ordem verbal do mesmo Sr. Ministro, este em 4 de julho do anno proximo findo a devolveu á inspectoría, recommendando que o respectivo processo aguardasse oportunidade para ter andamento visto que se tratava de despesas provenientes de contracto ainda não registrado.

Desde então foram suspensos todos os pagamentos, sendo que a estrada está concluida e entregue ao trafego, em toda a sua extensão de 364 kilometros, desde 7 de setembro de 1912.

E' contra essa suspensão de pagamentos que a companhia agora reclama.

Cumpre lembrar que, em 1911, o Ministerio da Viação julgou conveniente nomear uma commissão especial de fiscalização extraordinaria dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, composta do então chefe da fiscalização ordinaria da Estrada, Dr. Geraldo Rocha, de dous outros distinctos engenheiros e de um funcionario do Ministerio da Viação.

Os relatorios apresentados separadamente por cada um dos engenheiros membros dessa commissão estão annexos ao presente processo e já foram proficientemente analysados pelo digno inspector federal das Estradas, em seu officio n. 1.838, de 20 de setembro de 1912.

Deixo por isso de dizer sobre elles, notando apenas que de sua leitura, como diz o referido inspector, "se adquire a convicção de que grandes irregularidades se tem dado com a *Madeira-Mamoré Railway Company*, no tocante ás contas e execução dos serviços, que

importam em grandes prejuizos para o Thesouro Nacional", irregulardas (forçoso é confessar), em grande parte consentidas, autorizadas ou sancionadas por agentes da administração e de cuja responsabilidade esta não se poderá eximir.

Na medição final a que se refere a clausula VII do contracto de 1906, não podem deixar de ser tomadas em consideração as indicações da commissão especial, quanto a pagamentos indevidos que já foram feitos, observando-se rigorosamente as disposições dos contractos vigentes, não só quanto a esses pagamentos já feitos, como aos que ainda estão por fazer.

E' certo que a companhia, para levar a bom termo a execução da estrada, teve, com grande dispendio de capitães, de vidas e de energia, de vencer difficuldades sem par, mas também é certo que os auxilios que o Governo brasileiro generosamente lhe prestou, fóra das obrigações que contrahiu no contracto de 1906, excedem a tudo quanto se tem feito em materia de auxilios para construção de estradas de ferro.

E' claro, porém, que o Thesouro Nacional só tem a pagar aquillo que realmente deve, de accordo com os compromissos do Governo.

Do exposto verifica-se que nenhum dos contractos celebrados entre o Governo e os empregados da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré obteve registro do Tribunal de Contas. Os primeiros porque não foram remetidos á apreciação daquelle instituto fiscal e os ulteriores, de 12 de novembro de 1910 e 27 de novembro de 1913, pelos motivos já mencionados.

Mas, a despeito da falta de registro dos contractos, todas as quantias, até a presente data recebidas pela companhia, em dinheiro ou em apolices, na importancia de 44.445:221\$964, inclusive 5.474:919\$313 pagos por trabalhos previstos no contracto de 12 de novembro de 1910, oriundo do decreto n. 8.347, foram regularmente registradas, como o foi também o credito de £ 1.001.000 e 10.000:000\$ destinado ao pagamento do lastramento da linha e a outros serviços, sendo este com assento, como já vimos, no decreto legislativo n. 2.579.

Como se deprehe de dessas decisões, o pagamento das despesas não fica dependente do registro dos contractos, desde que as mesmas tenham assento em acto legislativo e haja recursos orçamentarios ou extraordinarios que as comportem.

Assim sendo, a recusa do registro do alludido contracto de 1913, aliás sómente devida á inobservancia da formalidade prescripta no art. 37 da lei orçamentaria de 1912, reproduzida no art. 113 da lei orçamentaria de 1913, não affecta a legalidade do pagamento e nem exonera o Governo da obrigação de effectual-o.

Portanto, parece não haver motivo para subsistir o effeito do acto do Ministerio da Viação, datado de 4 de agosto de 1914, ordenando á Inspectoria Federal das Estradas que aguarde oportunidade para o proseguimento dos processos de medições e pagamentos devidos á Companhia Madeira-Mamoré, provenientes de trabalhos por ella executados, os quaes, segundo as clausulas contractuaes, devem ser feitos mensalmente.

A Commissão Revisora dos Contractos do Ministerio da Viação, em seu parecer emitido sobre o caso de que se trata, sus-tenta que na lei n. 1.180, de 25 de fevereiro de 1904, o Governo não

encontra dispositivos que o autorizassem a expedir o decreto numero 8.347, de 8 de novembro de 1910, e nem a arrendar a estrada de ferro e que esse decreto não foi revalidado pelo decreto legislativo n. 2.579, de 7 de junho de 1912, e portanto, é nullo o termo de autorização de 12 de novembro de 1910, nelle baseado.

Sustenta mais que o contracto de 27 de novembro de 1913 tambem é nullo por ter sido celebrado sem autorização legislativa, visto que a referida lei n. 2.579, da qual se soccorreu o Governo, para firmar esse termo, para tanto não lhe dá poderes. Nestas condições, de todos os actos administrativos referentes a contractos com a Companhia Madeira-Mamoré, o unico existente e valido seria o contracto de 1906.

O termo de 1910 representava uma simples promessa e não obriga o Governo a pagar as obras a que ella se refere.

Em conclusão, pensa a Commissão que a liquidação das mutuas obrigações, como pretende a companhia e nos termos em que ella pretende, só se poderá realizar perante o Poder Judiciario, salvo si a mesma companhia se sujeitar, como deve, a manter, em sua plenitude, o contracto de 1906, que lhe foi transferido pelo engenheiro Calramby.

Falta-me competencia para dizer da procedencia do allegado pela illustrada Commissão Revisora, por isso limito-me a juntar como documento elucidativo um avulso do Senado Federal, que contém os pareceres dos eminentes juriconsultos Coselheiro Ruy Barbosa e Drs. Clovis Bevilacqua, Sancho Pimentel e Inglez de Souza, que opinam de modo contrario.

O Sr. Ministro, com a sua competencia no assumpto, julgará do valor dessas opiniões divergentes.

Demais, o Tribunal de Contas, como vimos, não impugnou o contracto de 1910, sinão na parte em que elle alterava o decreto n. 6.161, de 10 de março de 1904, e porque no remate da clausula 3ª se abrangeram serviços destinados a nucleos de futuras cidades, que não podiam ser custeados com titulos emittidos em virtude da lei n. 1.180 e tambem porque transcreveu do art. 3º do decreto n. 8.347, as palavras — no contracto que fôr lavrado para a execucao do presente decreto, etc., e o termo de 27 de novembro de 1913, só foi impugnado por faltar a assignatura do Ministro da Fazenda.

O Governo acha-se diante de uma situação de facto a que tem forçosamente de attender.

A construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré está comprehendida, como obrigação solenne, no Tratado de Petropolis e para a sua completa execucao foi o Governo autorizado "a adoptar o alvitre que julgasse mais conveniente", podendo fazer e necessarias operações de credito (lei n. 1.180, de 25 de fevereiro de 1904).

Além disso está o Governo autorizado pela lei n. 2.579, de 7 de junho de 1912, a abrir os credits necessarios para a execucao dos serviços constantes do contracto de 27 de novembro de 1913, tendo para isso credito aberto e já registrado.

Por outro lado, a companhia reclama o pagamento das medições executadas em vista dos seus contractos, ordens de serviço, autorizações, tudo sob a fiscalizaao do Governo.

As medições e respectivos pagamentos estão suspensos desde 4 de agosto do anno findo, devendo, entretanto, ser effectuados mensalmente (clausuals VII e VIII do contracto de 1906).

Estudadas cuidadosamente todas as peças do processo, a que trouxeram grande luz os documentos a que se refere o Sr. consultor tecnico do Ministerio — especialmente o parecer formulado pelos illustres Drs. Osorio de Almeida, Sá Freire e Barbosa Lima, que, em commissão, sem caracter official, me deram collaboração patriótica e competente para o exame de alguns contractos — expedi, em 11 de maio do anno passado, á Inspectoria Federal das Estradas, o seguinte aviso que, embora já publicado no meu primeiro relatorio, convém reproduzir aqui para melhor conhecimento do assumpto:

“Tendo presente o requerimento da *Madeira-Mamoré Railway Company* de que trata o vosso officio n. 42/S, de 29 de janeiro do corrente anno, e

Considerando que o tratado celebrado pelos representantes dos Governos do Brasil e da Bolivia, a 17 de novembro de 1903, na cidade de Petropolis, e approved em fevereiro do anno seguinte pelo Congresso Nacional, impunha ao Brasil a obrigação de construir em seu territorio, por si ou por empresa particular, uma ferro-via desde o porto de Santo Antonio, no Madeira, até Guajará-Mirim, no Mamoré, com um ramal que passando por Villa Murтинho ou outro ponto mais proximo (Estado de Mato Grosso), chegasse á Villa Bella (Bolivia), na confluencia do Beni e do Madeira;

Considerando que foi de accordo com essa clausula do tratado e na conformidade do disposto no decreto legislativo n. 1.180, de 25 de fevereiro de 1904, que o Governo brasileiro, depois dos necessarios estudos para a escolha do alvitre que devia ser adoptado para a construcção dessa ferro-via, resolveu chamar concurrentes (12 de maio de 1905) para os estudos e construcção da mesma, preferindo o regimen de pagamentos por unidade de preços;

Considerando que sendo acceita a proposta do engenheiro Joaquim Catramby, considerada a melhor, foi expedido o decreto numero 6.103, de 7 de agosto de 1906, autorizando que com esse engenheiro fosse firmado o contracto, o que se deu em 14 de novembro de 1906;

Considerando que o referido engenheiro não executou o contracto, transferindo-o, em 29 de fevereiro de 1908, á *Madeira-Mamoré Railway Company*, nos termos da autorização constante do decreto n. 6.838, de 30 de janeiro do mesmo anno;

Considerando que a citada companhia, adquirindo a concessão e iniciando a realização da obra, devia ter perfeito e pleno conhecimento da região em que ia ser construída a estrada, não devendo por isso contar com outras vantagens além daquellas que o contracto assegurava;

Considerando que as clausulas do contracto, especialmente as 2ª, 7ª, 8ª, 16ª e 17ª, regulam de modo conveniente as mesmas vantagens;

Considerando que assim sendo, a companhia contractante não era licito, fora da hypothese prevista na clausula 16ª e seu paragraho unico, pedir pagamento de outras obras que realizou por iniciativa propria e independentemente de prévia autorização da

outra parte contractante, visto como os seus direitos só podiam ser os decorrentes do contracto;

Considerando que não é regular que uma das partes possa ser responsavel pelo pagamento de serviços e obras que a outra, a sua revelia, ou, em alguns casos, com o assentimento de quem não tinha autoridade para dal-o, executou;

Considerando que, para homologar o seu pagamento, não se pôde invocar apenas os fundamentos que nos offerece o decreto n. 8.347, de 8 de novembro de 1910, por ser contestavel a competencia do Governo para expedil-o, e, pela mesma razão o termo de 12 de novembro do mesmo anno, assignado em consequencia do citado decreto, e a que o Tribunal de Contas recusou registro, em sessão de 16 de junho de 1911;

Considerando que a lei n. 2.579, de 7 de junho de 1912, autorizando a approvação, em um protocolo adicional ao Tratado de Petropolis, do traçado da estrada que o Governo brasileiro se compromettera com a Bolivia a construir, deixa duvidas, principalmente quando se examina o seu elemento historico, sobre a extensão exacta da autorização concedida ao Poder Executivo em seu art. 3º;

Considerando ainda que o termo substitutivo assignado a 27 de novembro de 1913 não pôde produzir efeitos por lhe ter negado registro e Tribunal de Contas, e

Considerando, finalmente, que, isto posto, o que resta sem contestação ou duvida como base para as reclamações da companhia, é a clausula 16ª do contracto de 1906 e a lei de 7 de junho de 1912, interpretada de accôrdo com ella; mas, por outro lado,

Considerando que posta de lado a indagação da competencia do Poder Executivo para expedir o decreto n. 8.347, de 8 de novembro de 1910, é facto que elle autorizou o lastramento total da estrada e a construcção de pontes provisórias de madeira para o prompto andamento dos trabalhos, sendo o custo desses serviços adicionado ás despezas de transporte e conservação da linha, autorizadas pelo Governo e não previstas no contracto de construcção da estrada, pago pelo preço total de £ 2.570 por kilometro;

Considerando que no citado decreto se mandava consolidar as autorizações já dadas pelo Governo a requerimento da empresa, relativas a obras de protecção das margens do rio, em diversos pontos; construcção de hospitaes para o pessoal da estrada e serviços especiaes de saneamento; estabelecimento de telegrapho sem fio entre Porto Velho e Manáos; classificação de cascalho omitida no contracto, sobre as bases das medições já feitas e pagas; bem assim as seguintes obras executadas e a executar, mediante autorização prévia do Governo e segundo o custo verificado pela fiscalização: construcção de casas, lavanderias a vapor, armazens frigoríficos, canalização de aguas e outros serviços necessarios á constituição de nucleos de futuras cidades, construcção de pontes de desembarque e docas nos pontos extremos;

Considerando que, comquanto o termo de 12 de novembro do mesmo anno não tenha sido registrado pelo Tribunal de Contas, entre outros motivos por ter julgado illegaes certos favores, não se pôde excluir de todo a legalidade de algumas das autorizações, a saber: as que puderem ser comprehendidas na clausula 16ª do contracto de 1906;

Considerando que, quanto a estas ultimas, parece claro que o decreto e o termo de 1910 envolvem a responsabilidade do poder publico, sendo como são actos da administração, emanados de seus representantes legais;

Considerando que, afóra os trabalhos que a companhia executou extra-contracto (obras feitas por iniciativa propria e sem estudos e ajustes prévios), os trabalhos cujo custo já se acha comprehendido nos preços da tabella annexa ao contracto e os trabalhos para os quaes existem preços que não compensam as despesas realizadas, outros ha cujo pagamento não pode deixar de ser considerado legal e cujas medições se acham suspensas;

Considerando que a propria lei n. 2.579, de 7 de junho de 1912, o reconheceu, quando no seu art. 3º e paragrapho unico dispoz: "O Governo poderá fazer as necessarias operações de credito para pagamento das despesas autorizadas e já feitas pela Companhia Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Paragrapho unico: Identicas autorizações poderão ser feitas tambem para pagamento das despesas que foram ou forem autorizadas, de accordo com a clausula XVI do contracto de 14 de novembro de 1906";

Considerando que do mesmo modo o entendeu o Tribunal de Contas, tanto assim que julgou legal a abertura do credito de libras 1.001.000 e 10.000.000\$, papel, por onde devem correr as despesas;

Considerando que, nos termos da clausula 7ª do contracto, as medições dos trabalhos executados serão feitas mensalmente;

Considerando, por fim, que, não sendo o Tribunal de Contas orgão consultivo, só mediante a requisição do pagamento das medições é possivel apurar a legalidade de cada uma das despesas;

Recommendo que se prosiga no processo de medições provisórias, afim de que, requisitado o respectivo pagamento, possa o Tribunal de Contas examinar, em cada caso, a legalidade da despesa, por conta do credito que julgou poder ser aberto com assento nas leis em vigor (decreto n. 10.893, de 15 de maio de 1914); e, outrossim, recommendo que se providencie sobre a medição final, para que se torne definitivo o recebimento da estrada, tendo o Governo oportunidade de verificar qual a sua situação exacta e a procedencia das reclamações em face das decisões do Tribunal de Contas, para ficar habilitado a resolver diante da lei o contracto e das mesmas decisões sobre todas as questões incidentes, resalvados o interesse publico e o credito do paiz."

A medição final de que trata este despacho ainda não foi feita por depender de solução do Congresso Nacional o pedido de credito que lhe fizestes, em mensagem de 23 de junho de 1915.

ESTRADA DE FERRO S. PAULO-RIO GRANDE

Pela exposição que precedeu o decreto n. 11.648, de 24 de julho do anno passado, autorizando a revisão dos contractos que a companhia tinha com o Governo e que transcrevo, a seguir, do meu relatorio anterior, verificar-se-ha quaes as vantagens dessa revisão:

"A Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande gosa por seus contractos, da garantia de juros de 6 % ao anno, sobre o capital necessario para o estabelecimento das linhas e ramaes de sua con-

cessão, até o maximo correspondente a 30:000\$000, ouro, por kilometro da extensão total das linhas de Itararé—Uruguay e seus ramaes, de Paranapanema, de Guarapuáva, bem como das linhas de Serrinha a Porto Amazonas e de S. Francisco a Porto Alegre, á de 40:000\$, ouro, por kilometro da extensão total das linhas de S. Francisco á Foz do Iguassú e ramal das Sete Quédas; devendo ainda accrescer ao capital garantido da linha tronco as sommas retiradas por virtude da alinea b), da clausula X, do decreto numero 7.928, de 31 de março de 1910, dos depositos feitos para a linha de S. Francisco, na importancia total de £ 740.538.

O maximo do capital, que assim o Governo teria de garantir em relação a toda a réde, pode, pois, computar-se em £ 14.079.469, em vista da extensão real das estradas já construidas, e da que resulta, em relação ás outras, dos estudos e reconhecimentos feitos, e outros elementos de calculo.

Pelas respectivas tomadas de contas verifica-se ter a companhia despendido no estabelecimento das linhas em trafego, e mais trabalhos já realizados, a quantia de 104.134:366\$223, á qual corresponde um custo médio kilometrico superior ao maximo kilometrico que serviu de base á determinação do capital a garantir para toda a réde. Este desequilibrio se originou, segundo informa a fiscalização, do facto da companhia haver construido linhas em condições technicas melhores que as commumente exigidas, de modo a realizar um trafego intenso, barato e rapido, que são condições indispensaveis para a prosperidade e o desenvolvimento das regiões por ellas servidas, embora elevando-se o custo das mesmas construcções.

Por seu lado o Governo, certamente attendendo á utilidade do systema adoptado pela companhia, facultou-lhe a sua execução, não só approvando traçados, estudos e orçamentos, que em muito ultrapassavam o maximo kilometrico das linhas a construir, mas também firmando claramente na clausula IV, do decreto n. 7.059, de 6 de agosto de 1908, o principio de que a garantia de juros seria applicavel a toda a réde, e não a cada uma das linhas e ramaes, que a constituem. Posteriormente, permittiu-se á companhia depositar sommas muito superiores ás que deveriam corresponder ao maximo kilometrico e foi expressamente augmentada a primitiva garantia, que ficou elevada a 40:000\$ por kilometro para algumas linhas e augmentada na linha tronco quasi a somma igual.

Foi assim que, em obediencia ás clausulas contractuaes, o Governo autorizou a companhia a depositar a quantia total de libras 9.516.459, sobre a qual actualmente incide a respectiva garantia de juros, não obstante o calculo do capital correspondente aos trechos já construidos não exceder á quantia de £ 6.246.088.

E, pois, forçoso reconhecer que o Governo deu inteiro assentimento á nova orientação da companhia, incontestavelmente benéfica para a economia nacional, sendo, por isso, de razão que o Governo venha em auxilio da mesma companhia na solução dos embaraços logicamente derivados dos factos apontados, tomando na devida consideração não só a circumstancia de virem mais tarde a reverter para a Nação as estradas assim construidas, mas também os beneficios immediatos, que das melhores condições technicas das novas construcções, resultam, naturalmente, para a economia geral e commodidade do publico, e, finalmente, para

diminuição do coefficiente da exploração das linhas, que avolumará os saldos entregues á Fazenda Nacional em pagamento da garantia de juros.

Por isso, sem deferir a solicitação da companhia, que pretendia a elevação a £ 9.516.459 de capital garantido em relação ás linhas já construídas ou em construção, accordou-se, no entanto, em limitar definitivamente áquella somma a responsabilidade do Governo, durante o prazo de 30 annos estabelecido na concessão, contados, em relação a cada deposito, desde a data em que foi feito, ficando porém, a companhia obrigada a construir, sem maior onus para o Thesouro, as restantes linhas de sua concessão, sob pena de caducidade e de restituir as quantias pagas pelo Governo desde a presente data, a título de garantia de juros, si dentro dos prazos fixados não entregar ao transitio publico novos trechos cujo custo seja no minimo £ 3.270.371, que é a differença entre a somma dos depositos feitos e o maximo garantido correspondente ás linhas já construídas e em adiantada construção.

Desta maneira, a responsabilidade do Thesouro, que, pelos contractos em vigor, poderia elevar-se á £ 14.079.169, ficará limitada, "no maximo de onus até agora decorrente dos depositos autorizados e effectuados em relação ás linhas sujeitas a esse regimen", como foi autorizado pelo art. 3º da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915, cessando assim a faculdade da companhia fazer novos depositos que viriam, quando realizados, augmentar os actuaes encargos do Governo com o pagamento dos juros correspondentes a mais £ 4.562.305.

Quanto á Estrada de Ferro do Paraná, de propriedade da União, mas arrendada á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, tem-se verificado que a sua renda bruta diminuiu consideravelmente desde o ultimo anno, em consequencia de varios factores, de ordem geral e local, e cuja repercussão sobre as receitas da estrada se fará ainda sentir presumivelmente, por algum tempo mais, tornando-se aquella renda insufficiente para occorrer ás despesas de custeio da estrada, juro do capital nella empregado e pagamento do preço de arrendamento.

O Governo, tomando em consideração estes factos, e a impossibilidade, allegada pela companhia, de obter de prompto as sommas que se obrigou a despendar, por conta do seu capital, em melhoramentos da estrada arrendada, até o montante de libras 2.500.000, e usando das autorizações concedidas pelo n. IV do art. 30 da lei n. 2.924, de 5 de janeiro ultimo, e pelo art. 1º do decreto n. 2.912, de 30 de dezembro de 1914, alargou os prazos para execução dos melhoramentos alludidos, e concordou em modificar a fórma do pagamento do preço do arrendamento, de modo que, sem reduzi-lo, possa a companhia se desobrigar de seus compromissos durante o periodo de depressão da receita da estrada.

Eliminou-se do contracto a materia da clausula II, onde se haviam estipulado certas bases de tarifas, por ser esta materia por sua propria natureza sujeita a frequentes modificações, cujo processo geral está devidamente regulado, e que não se coaduna com a estabilidade de um contracto de concessão, que só pôde ser legalmente modificado por virtude de outro contracto, mas assegurou-se transitoriamente a vigencia das condições actuaes, com excepção da regra prescripta na alinea k), da citada clausula, que

estabelecia privilegios especiaes para certos portos de mar, os quaes, manifestamente, destoavam dos principios fundamentaes consagrados na legislação geral do paiz.

Foram revogados os dispositivos do n. 10 da clausula I do alludido contracto de 31 de dezembro de 1911, relativos á colonização das terras marginaes ou proximas das estradas de ferro, não só por serem em parte inexequiveis, mas, ainda porque no momento actual, nem ao Governo convém, nem a companhia poderia dar execução ás restantes.

Cumpra tambem registrar a renuncia da companhia á execução das clausulas do contracto em vigor sobre a encampação da Estrada de Ferro Norte do Paraná, e das relativas á construção por conta do Governo da linha de Curityba a Juquiá.

Pello alludido contracto de 31 de dezembro de 1911, ficou o Governo obrigado a encampar a Estrada de Ferro Norte do Paraná, mediante o preço que viesse a ser determinado pela respectiva avaliação, feita por arbitros, na fórmula prescripta pela clausula XLIII do mesmo contracto; e, além disto, a mandar proceder, á sua custa, aos estudos da linha de Curityba ao Juquiá, os quaes deveriam ser iniciados no prazo de 60 dias, logo após a apresentação do reconhecimento geral effectuado pela companhia e a esta entregues, completamente concluidos, 18 mezes depois, sob pena de serem feitos pela companhia por conta do Governo, como foi estipulado na clausula XLVI.

Com esta encampação, estudos, locação e construção das mencionadas estradas, teria o Governo de despende, de prompto, quantia que devia elevar-se a cerca de 30.000.000\$, o que manifestamente representa no actual momento um pesado encargo para o Thesouro Publico, que pela novação presente ficará delle alliviado, podendo o Governo resolver em melhor oportunidade sobre a encampação e construção das supraditas linhas ferreas.

Assim, pois, em conclusão, a novação do contracto de 31 de dezembro de 1911 e outros nelle referidos, sobre as bases accôrdatadas com a companhia, obedece claramente ás autorizações legislativas, que ficam apontadas, e consulta melhor o interesse publico do que as clausulas vigentes dos contractos anteriores, porquanto:

a) em relação á garantia de juros, o Governo sem augmentar seus encargos actuaes e sem desobrigar a companhia de construir á sua custa as estradas não garantidas, restringe definitivamente á somma dos depositos effectuados pela companhia, na importancia total de £ 9.516.459, a responsabilidade legal do Thesouro, que pelos contractos em vigor poderia attingir ao maximo de libras 14.079.169, ou seja uma differença a favor do Governo correspondente a £ 4.562.710 durante 30 annos, a contar dos respectivos depositos; assegurando ao mesmo tempo o reembolso dos juros correspondentes aos trechos ainda não construidos, no caso da companhia deixar de ultimar as ditas construções, dentro dos prazos para este fim estabelecidos, tomando-se em consideração as circumstancias criticas dos mecreados financeiros, na conformidade da clausula LIII do decreto n. 3.947, de 7 de março de 1901;

b) quanto ás estradas arrendadas e seus prolongamentos, modificando apenas temporariamente a fórmula do pagamento do preço do arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná, que subsiste integralmente e prorogando os prazos, para execução dos melhora-

mentos da estrada, continuando a companhia obrigada a despendêr até libras 2.500.000 nos ditos melhoramentos da linha, alliviou o Thesouro publico dos onus actual de 30.000:000\$ approximadamente, correspondente á encampação da Estrada de Ferro Norte do Paraná e aos estudos e construção da linha de Curityba a Juquiá;

c) além disto, ficou também definitivamente liquidada a questão da indemnização, que a companhia pleiteava, com relação á cessão de terras marginaes da linha de S. Francisco, concedida pela clausula XI do citado decreto n. 3.947, pela desistencia formal feita pela companhia a qualquer indemnização originada naquelle facto, subsistindo, porém, o seu direito ás terras devolutas marginaes das restantes linhas de sua concessão nos termos dos respectivos contractos.

Desiste igualmente, a companhia de todas as mais reclamações ou indemnizações determinadas por actos ou factos do Governo, anteriores ao accôrdo actual. Quanto á consolidação em um só contracto das clausulas agora accôrdadas com as dos contractos actualmente em vigor, não modificadas por aquellas, obedece ella ao proposito e necessidade de serem precisamente definidas as relações contractuales entre o Governo e a companhia, as quaes a multiplicidade de contractos onde se acham agora esparsas torna de não facil comprehensão.

Por fim cumpre assignalar que a revisão do contracto só terá executabilidade si registrado pelo Tribunal de Contas."

Como se vê desta exposição, os depositos sobre que teriamos de pagar juros de 6 % ouro, annualmente, durante 30 annos, attingiram, nos termos do contracto anterior a £ 14.079.169. Essa importancia foi limitada a £ 9.516.459, que era o capital até então depositado e sobre o qual já pagavamos o mesmo juro, sendo de notar que a companhia ainda ficou obrigada a restituir parte delle, na hypothese de não serem cumpridas algumas clausulas do novo contracto. A limitação dos depositos libertou, pois, o Thesouro de responsabilidades futuras sobre £ 4.562.710, ou sejam — tendo em vista o prazo de sua duração e a depressão de cambio com que é preciso contar — de quantia muito superior a 100.000:000\$000.

Além desta e de outras vantagens, cessou também a obrigação immediata da encampação da Estrada de Ferro Norte do Paraná e construção da linha de Curityba a Juquiá, cerca de \$sis..... 30.000:000\$000.

CONTRACTOS CELEBRADOS COM JOÃO CORREIA & IRMÃO E O BANCO DA PROVINCIA DO RIO GRANDE DO SUL

Os contractos foram rescindidos de accôrdo com as clausulas que acompanharam o decreto n. 11.691, de 25 de agosto do anno passado, precedido da seguinte exposição que ao tempo vos apresentei:

"Pelo decreto n. 8.559, de 15 de fevereiro de 1911, modificado pelo decreto n. 8.948, de 6 de setembro do mesmo anno, foi autorizado o contracto com a firma João Correia & Irmão e Banco

da Provincia do Rio Grande do Sul para execução dos estudos definitivos, locação e construção das linhas ferreas destinadas a ligar as cidades de S. Borja e S. Luiz á Estrada de Ferro Porto Alegre a Uruguayana, na estação de S. Pedro, e de um ramal para a cidade de S. Borja, partindo de Santiago ou de outro ponto que viesse a ser julgado mais conveniente.

Mais tarde, pelo decreto n. 10.635, de 24 de dezembro de 1913, e contracto de 6 de março de 1914, foi substituída a construção de S. Borja a S. Luiz pelo prolongamento do ramal de Quarahy a Alegrete, deste ponto até Santiago; ficando assim comprehendida definitivamente no contracto a construção de mais ou menos, 556 kilometros de linhas, discriminadas pela seguinte forma:

	<i>Kilometros</i>
a) S. Pedro a S. Luiz	260
b) Santiago a S. Borja	166
c) Alegrete a Santiago	130
	<hr/> 556

Acham-se em construção as linhas de S. Pedro a S. Luiz e ramal de S. Borja, orçadas em 28.777:276\$209, não tendo sido ainda iniciados os estudos da linha de Alegrete a Santiago, que terá de transpor o rio Ibeubhy, em uma ponte de cerca de 1.200 metros de extensão, do que resultará o custo elevado de sua construção, que não será talvez inferior a 12.000:000\$, elevando assim o custo total de todas as linhas, approximadamente, a 40.800:000\$000.

Pelas obras e serviços já executados pagou o Governo aos contractantes, em apolices de 5 %, 9.562:000\$000, inclusive a restituição das quotas de fiscalização, faltando ainda pagar-lhes, segundo a sua estimativa, a quantia de 2.000:000\$, pouco mais ou menos, parte da qual elles reclamavam em dinheiro por corresponder ás despesas feitas com a fiscalização official e desapropriações necessarias para o estabelecimento da linha, pedindo tambem que lhes fosse pago na mesma especie todo o material importado e, em apolices, segundo a cotação do mercado, as mais obras executadas em virtude dos seus contractos.

Não tendo o Governo aquiescido a estas pretensões, recorreram os contractantes ao Poder Judiciario, accionando a União para o reconhecimento daquelles seus pretendidos direitos no Juizo Secional do Rio Grande do Sul, onde está correndo seus termos, o respectivo processo. E não é este o unico pleito judicial suscitado pelo contracto. Por accórdão de 20 de janeiro do corrente anno, o Supremo Tribunal Federal já condemnou a União a pagar á *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, as perdas e danos que se liquidarem na execução por não ter sido dada preferencia a essa companhia para a construção das linhas estrategicas do Rio Grande do Sul, entre as quaes estão as linhas a cargo dos contractantes. A indemnização pedida monta a 4.000:000\$000.

Além disto a crise financeira, cujos penosos efeitos estamos soffrendo, aconselha a suspensão das obras contractadas, na parte que pode ser adiada, sem grande prejuizo.

Por isso julguei conveniente aceitar o pedido feito pelos contractantes no sentido de ser feita a novação dos contractos em

vigor, por fórma a reduzir os encargos do Thesouro ao minimo indispensavel para se evitar a perda das mais importantes obras executadas.

Assim, pelo contracto de novação, ficarão revistos os contractos vigentes e o Governo, consequentemente, exonerado do encargo computado em 27.200:000\$000, correspondente ao custo das obras adiadas, sendo apenas executadas immediatamente as que são indispensaveis para serem entregues ao transito publico, os trechos de S. Pedro á margem esquerda do rio Jaguary, e de S. Borja ao kilometro 22, cuja construcção já se acha adiantada e que por isto mesmo não é conveniente abandonar, ficando os contractantes obrigados a concluir estes trechos, a extensão de cerca de 104 kilometros, pelo preço global de 3.820:000\$, em apolices papel, de juros de 5 % ao par.

Os contractantes se obrigam ainda a desistir da acção proposta contra a União e renunciam a toda e qualquer reclamação a que, porventura, se julguem com direito, por actos ou factos do Governo anteriores á presente novação, continuando, em todo caso, sujeitos ás prescripções dos contractos anteriores, quanto ás novas obras que lhes cumpre executar.

Ficou, porém, resalvado aos contractantes, como é de justiça, o direito de preferencia, em igualdade de condições, para a construcção das estradas em questão, a todo o tempo em que o Governo julgue conveniente e opportuno proceder a essa construcção, mas este direito nem poderá obstar a que o Governo proceda á dita construcção por administração propria e nem servirá de impedimento á solução das reclamações apresentadas pelas companhias *Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil* e *Brasil Great Southern Railway*, contra as ditas construcções.

A novação, portanto, nas bases que foram accordadas, além de vantajosa, cabe perfeitamente nos termos da autorização constante dos arts. 30, n. IV, e 101, n. XV, da lei n. 2.924, de 5 de janeiro do corrente anno, visto como da presente revisão resulta uma diminuição consideravel dos encargos assumidos pela União, nos contractos ora revistos."

A diminuição foi, como se verifica, de 27.200:000\$000.

SOUTH AMERICAN RAILWAY CONSTRUCTION COMPANY, LIMITED

O contracto firmado por esta companhia para a construcção da rede cearense foi declarado caduco pelo decreto n. 11.692, de 25 de agosto do anno passado, concebidos nestes termos:

"O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Considerando que a "South American Railway Company, Limited", sem que ao menos tivesse preparado trecho algum dos 155 kilometros de linhas em que executou trabalhos no regimen do contracto de 16 de maio de 1911, interrompeu por completo desde os fins do anno de 1913, sem justificação perante o Governo, a construcção das obras que fazem objecto do mesmo contracto, autorizado pelo decreto n. 8.741, de 10 daquelle mez, e, deixando assim de cumprir a obrigação estatuida na clausula XXX de "construir e entregar ao trafego, ao menos, 200 kilometros de linha

dentro de dous annos da data do inicio ou da continuação da construcção, nos termos desta clausula, entregando ao trafego, no minimo, 200 kilometros em cada anno seguinte", incorre na sancção da clausula XLVI;

Considerando que a companhia tem deixado de cumprir as obrigações assumidas no contracto, clausulas XI, XII e XIV, de, á sua custa, conservar com cuidado, mantendo em estado de preencher perfeitamente o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependencias como o material rodante, e de augmentar este desde que se torne insufficiente, como de facto se tornou, para attender ao desenvolvimento do trafego;

Considerando que, em consequencia do precario estado das linhas e da deficiencia do material rodante e de tracção, não tem a companhia effectuado constantemente os transportes com o cuidado, exactidão e presteza prescriptos na clausula XIX, disto resultando a falta de segurança e commodidade para o publico, além de outros prejuizos dos interesses economicos que a viação ferrea é destinada precipuamente a servir;

Considerando que, em ordem a prover sobre esses interesses e para debellar as crises frequentes de transportes que tem occorrido pela desorganização dos serviços a cargo da companhia, com risco de serem paralyzados, houve o Governo de consentir fosse supprida a falta do material das linhas em trafego com o emprego nestas linhas de material adquirido á custa do Thesouro Nacional para as linhas cuja construcção a companhia suspendera inteiramente, após reduzir a sua actividade a insistentes pedidos de concessão incompatíveis com o regimen do contracto e tentativas, repetidas de importar para as suas linhas em construcção, uma quantidade de material fixo e rodante excessiva, por não corresponder extensão das obras em andamento;

Considerando que a companhia tem opposto embaraços á acção fiscal do Governo, em vez de facilital-a, como lhe cumpre, em virtude do contracto, tem deixado de pagar com regularidade as contribuições do preço do arrendamento, havendo por isso ficado constituida em mora (clausula LI); suspendido o pagamento das quotas para despezas de fiscalização da construcção e pago com atrazo o das relativas ao trafego, pelo que lhe está sendo feita cobrança executiva, de accôrdo com a clausula LIII, extensiva tambem : multas em que tem reiteradamente incorrido;

Considerando que falta actualmente á companhia a sua representação juridica no Brasil e que a sua fallencia está sendo processada pela alta Corte de Justiça em Londres;

Considerando que este conjuncto de circumstancias evidencia que, por parte da companhia, houve a deserção no cumprimento do seu contracto;

Considerando que se impõe por parte do Governo providencias acauteladoras dos bens do patrimonio nacional representados pelas estradas arrendadas á companhia, sobre as quaes pende a ameaça de completa ruina;

Considerando, enfim, que, mantida esta situação dos serviços a cargo da companhia, estaria o Governo impedido de executar, como medida de socorro publico contra a secca no Estado do Ceará, centro de maior acção da calamidade climaterica, a construcção de linhas de viação ferrea nesse Estado, com a vantagem de, fornecendo trabalho a um grande numero de flagellados, poupar á

Nação a perda de avultados capitaes já empregados nas obras que foram abandonadas pela companhia e no material adquirido para ellas pelo Governo, decreta:

Artigo unico. É declarada a caducidade do contracto celebrado em 16 de maio de 1911 com a *South American Railway Construction Company, Limited*, de accordo com o decreto n. 8.711, de 10 do mesmo mez e anno."

Na occasião em que foi decretada a caducidade deste contracto havia ainda em deposito — saldo dos empréstimos feitos para a construcção das estradas a que elle se referia — as seguintes quantias:

No Banco da Republica.....	13.000:000\$000
No "Russian Bank" (700.000 libras, calculada a redução a papel ao cambio de 12).....	14.000:000\$000

Convem acrescentar que estes saldos seriam insufficientes para conclusão dos trabalhos contractados, de onde decorreria a necessidade de contrahir novos empréstimos para custeal-os. Essa obrigação desapareceu por completo, com o acto do Governo.

ESTRADA DE FERRO DE THERESOPOLIS

O contracto foi revisto nos termos do decreto n. 11.683, de 18 de agosto do anno passado. Foram estes os fundamentos do acto do Governo:

"A lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, no seu art. 32, n. XXXVII, estabeleceu: "Fica o Presidente da Republica autorizado a conceder á Empresa Estrada de Ferro Therezopolis o prolongamento de sua linha ferrea até o centro das jazidas de minerio de ferro ao sul de Itabira do Matto Dentro ou outro ponto mais conveniente, no Estado de Minas Geraes; passando por Sebastiana, atravessando o Parahyba, nas proximidades de Porto Novo, e seguindo pelas cidades de Leopoldina, Muriahé e Abre Campo. Para a construcção desse prolongamento, como para a reconstrucção ou modificação da linha já em trafego e aparelhamento do porto da Piedade, na Bahia do Rio de Janeiro, ao facil carregamento do minerio será applicado o regimen financeiro da lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, segundo o typo estabelecido pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, obrigando-se a empresa a transportar de um a tres milhões de toneladas de minerio annualmente".

O regimen financeiro da lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, consiste:

a) no pagamento das obras da estrada por meio de titulos emittidos pelo Governo, vencendo juros de 5 % ao anno, em moeda corrente, ou 4 % em ouro, com amortização de 1/2 % ao anno;

b) na situação estabelecida para a entrega dos titulos ao contractante, que se fará á proporção que forem recebidas as secções da estrada concluidas com o material fixo e rodante correspondente.

A este regimen substituiu o decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908:

a) o de pagamento á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil em titulos de 5 %, juros ouro ao anno, recebidos por elle ao par (clausula III);

b) pagamentos trimensaes dos trabalhos executados, mediante avaliações provisórias effectuadas pela Repartição Federal de Fiscalização das Estradas de Ferro.

Outorgada a concessão á Empresa Estrada de Ferro Theresopolis, pelo decreto n. 9.255, de 28 de dezembro de 1911, e contracto de 31 do mesmo mez e anno, a este recusou registro o Tribunal de Contas, em sessão de 16 de abril de 1912, pelo fundamento de não guardar conformidade com a autorização legislativa, porquanto das estipulações das clausulas II, XVII e XVIII se verifica a pactuação do pagamento das obras:

a) em titulos de 5 %, juro papel, em contrario ao regimen financeiro (5 % juros ouro) do contracto da estrada de ferro Itapura a Corumbá, approved pelo decreto n. 6.899, de 24 de março de 1908, regimen que a autorização legislativa manda observar no contracto da Estrada de Ferro Theresopolis;

b) em prazos de um, dous e tres mezes (clausulas II, XVII e XVIII), em contrario ao estabelecido na clausula XII do referido contracto, approved pelo decreto de 1908.

Motivou ainda o Tribunal de Contas a sua desisão adduzindo que não ha como excluir do preceituário organico do regimen financeiro de uma concessão de estrada de ferro o que entende com o preço do arrendamento e este qual se encontra estipulado na clausula IV do contracto, está em collisão com o estipulado na clausula XXV do contracto approved pelo decreto n. 6.899, de 1908.

Em aviso de 17 de maio de 1912, este Ministerio pedindo ao Tribunal reconsiderasse a sua referida decisão, allegou: "E' bem certo que estava o Governo autorizado a emitir, para o pagamento das obras, apolices de 5 %, ouro: de accórdó, porém, com a Empresa Estrada de Ferro Theresopolis, não havendo justificação no estabelecer-se para esta um typo de apolices mais vantajoso que o constante de contractos da mesma natureza ultimamente celebrados, julgou licito o Governo firmar o pagamento em titulos de 5 %, juros papel, em vez de 5 %, juros ouro, de onde menos encargos para a Fazenda Nacional, não se excedendo desta sorte a autorização legislativa."

De referencia aos prazos de pagamentos, ponderou-se que o estipulado na clausula XVIII não ia de encontro ao regimen da lei n. 1.126, de 1903, segundo o typo do decreto n. 6.899, de 1908, porquanto na mesma clausula se estabelece o pagamento das medições definitivas de cada secção depois de recebida esta pelo Governo, com o material fornecido; e quanto ás medições provisórias os pagamentos constituem simples adiantamentos, que tem a sua justificação na clausula XII do decreto n. 6.899, de 1908, attento que pouco importa á essencia do regimen financeiro, desde que as medições provisórias abranjam o periodo de um, dous ou tres mezes.

Finalmente, no que respeita ao arrendamento, declarou o referido aviso que o preço estipulado no contracto da Empresa Es-

trada de Ferro Theresopolis era mais vantajoso para a Fazenda Publica que o do arrendamento da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá (decreto citado n. 6.899, de 1908), uma vez que naquelle foram adoptadas maiores taxas sobre a mesma renda bruta kilométrica. Demais disso, accentuou-se que as quotas de arrendamento não estayam sujeitas ao systema deste ultimo decreto.

Decidiu o Tribunal de Contas, em sessão de 2 de julho de 1912, que a ponderação do supradito aviso prevalece unicamente na parte em que o despacho do mesmo instituto sujeitou o arrendamento da Estrada de Ferro Theresopolis ao regimen financeiro da lei n. 1.126, segundo o typo do contracto da Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, por isso que a autorização somente manda applical-o á construcção, alteração da linha e ao preparo do porto da Piedade. E, mantendo a sua citada resolução de 16 de abril de 1912, adduzio ainda, como motivo da recusa de registro ao contracto, o facto de que este estipulou, na clausula XXXV, letra b, a isenção de direitos e de expediente para o material destinado á construcção da estrada e do alludido porto e ao respectivo custeio durante o prazo do arrendamento, estipulação — accrescentou — que infringe o disposto no art. 14 do decreto n. 8.592, principio e na letra b do n. 5 da lei n. 2.524, de 31 de dezembro de 1911.

Deste modo, mantida a recusa do registro, deixou o presidente de usar da faculdade constante do art. 10 do decreto n. 9.393, de 28 de fevereiro de 1912, não mandando executar o contracto.

Entretanto, foi designado pela Inspectoria Federal das Estradas, para a fiscalização dos serviços contractados, um engenheiro da mesma inspectoria.

Deu noticia o relatorio deste Ministerio, correspondente ao anno de 1912, de que os estudos do prolongamento da Estrada de Ferro de Theresopolis, nos termos da clausula VII do contracto, já tinham sido iniciados pela empresa e de que o reconhecimento estava feito até á travessia do Parahyba, entre as estações Conceição e Porto Novo do Cunha, Estrada de Ferro Central do Brasil.

Em requerimento de 8 de julho de 1913, encaminhado por officio da Inspectoria Federal das Estradas, de 23 do mez seguinte, a Empresa Estrada de Ferro Theresopolis submetteu á approvação do Governo os estudos definitivos e respectivos orçamentos para a reconstrucção do trecho de sua linha entre Piedade e Raiz da Serra, o supprimento do material rodante necessario e urgente, em cumprimento da clausula VII do seu contracto. Nada resolveu o Ministerio sobre estes estudos, mas providenciou para que fosse sustada a fiscalização supra referida. Em consequencia, a Inspectoria Federal das Estradas, em 13 de setembro de 1913, communicou á dita empresa que, emquanto não fosse registrado o contracto, cessava a fiscalização junto a ella deixando o engenheiro fiscal de exercer as suas funcções. Em officio de 3 de janeiro de 1914, n. 2, communicou o Tribunal de Contas que "tendo presente o requerimento do presidente da Empresa Estrada de Ferro Theresopolis, solicitando modificação do despacho proferido em sessão de 2 de julho de 1912, em virtude do pedido constante do aviso deste Ministerio n. 18, de 17 de maio do mesmo anno, pelo qual foi mantida a resolução de 16 de abril, negando registro ao contracto de que se trata, e

Considerando que não subsistem os motivos para recusa do registro ao mencionado contracto, porquanto o regimen financeiro do contracto respeita o preceituário da lei n. 1.126, de 1903, que estabeleceu como moeda liberatoria a apolice do typo de 5 %, papel, de conformidade com o que dispõe a lei n. 2.356, de 1910; a pactuação das medições, avaliações e pagamentos das obras bimensalmente, autorizados na clausula 17^a não constituem violação da citada lei n. 1.126, nem do decreto n. 6.899, de 1908, que regulam tão somente as concessões de estrada de ferro, e não as construcções destas por empreitadas, hypothese em que o Governo pode pactuar as medições, avaliações e pagamento das obras feitas como de maior vantagem julgar para a realização effectiva da estrada, a bem do interesse geral que é sempre obrigado a consultar; finalmente, a clausula de isenção de direitos sendo nulla de pleno direito, á vista do disposto no art. 14 do decreto n. 8.592, de 8 de março de 1911, e, na lei n. 2.524, é como si não existisse e, portanto, não eiva de vicio radical o contracto;

Resolveu em sessão de 30 de dezembro ultimo, reconsiderar as decisões acima alludidas, para o fim de ordenar o registro do contracto."

Este Ministerio, tomando conhecimento da nova decisão do Tribunal de Contas, dirigiu ao seu presidente, em 13 do referido mez de janeiro, o officio n. 32, que assim conclue:

"São estas, Sr. presidente, as considerações que em resposta ao seu officio n. 2, de 3 do corrente, tenho por dever apresentar a esse tribunal, para que possa julgar das razões que, no caso de lhe ter sido facultado ensejo de pronunciar-se sobre o recurso do presidente da Empresa Estrada de Ferro Theresopolis, o Governo teria apresentado a esse tribunal, para justificar a sua desistencia em pleitear o registro do contracto e demonstrar a impossibilidade em que se acha de dar-lhe execução." E no dia immediato foi expedido o decreto n. 10.696, que, no seu artigo unico declara: "Não será executado o contracto celebrado entre o Governo Federal e a Empresa Estrada de Ferro Theresopolis, em 31 de dezembro de 1911, cujo registro foi effectuado pelo Tribunal de Contas em sua sessão de 30 de dezembro de 1913."»

O presidente do Tribunal de Contas, em officio n. 32, de 15 do mesmo mez de janeiro, oppoz ás considerações expendidas no precitado aviso n. 32, diversas outras, sustentando, com a doutrina sobre o alcance dos actos do Governo e os do tribunal, que o mesmo instituto agira dentro de sua competencia admittindo a reclamação da Empresa Estrada de Ferro Theresopolis.

Finalmente, o mesmo instituto, pelo officio n. 35, de 16 de fevereiro de 1914, communicou a este Ministerio ter aceito o recurso interposto pelo representante do Ministerio Publico, da referida decisão de 30 de dezembro de 1913, que reconsiderou a deliberação de 16 de abril de 1912, em virtude da qual foi negado registro ao contracto celebrado com a Empresa Estrada de Ferro Theresopolis.

Em 2 de janeiro, havia esta empresa requerido expedição de guia para o deposito, no Thesouro Nacional, da caução estatuida na clausula XLVII de seu contracto de 31 de dezembro de 1911, visto haver sido elle registrado no Tribunal de Contas. Este re-

querimento teve o seguinte despacho, em 22 do mesmo mez: "Indeferido, em vista do que dispõe o decreto n. 10.696, de 14 do mez corrente."

Em 13, ainda do mesmo mez de janeiro, a mencionada empresa trouxe ao conhecimento deste Ministerio haver prestado no Thezouro Nacional, em 7 do dito mez, a caução de que se trata e della juntou o competente certificado.

Sendo-lhe presente o papel com tal declaração a empresa, este Ministerio, em 20 ainda do mesmo mez, proferiu o seguinte despacho: "Deixo de tomar conhecimento do deposito, visto como este só poderia ter sido effectuado em vista de guia expedida por este Ministerio, condição indispensavel que não se realizou. Communiquê-se o facto em aviso ao Ministerio da Fazenda.

Esta communicação foi feita pelo aviso n. 50, de 27 do referido mez.

Em 24 de novembro de 1914, a Empresa Estrada de Ferro The-resopolis dirigiu a este Ministerio um requerimento instando para que, attentos os motivos expostos em um memorial annexo, resolvesse o Governo sobre a execução do contracto de 31 de dezembro de 1911, pela forma que melhor attendesse ao interesse publico, com elle harmonizando os direitos da empresa.

Allegou que, em se tratando de um contracto feito e acabado, em que forem preenchidas todas as formalidades legais e pela empresa satisfeitas todas as suas obrigações contractuales, lhe assiste incontestavel direito a perdas e danos que, na defesa de seus interesses, será forçada pleitear no Poder Judiciario; entretanto, acrescentou, a empresa que é nacional, não deseja reclamar indemnização, preferindo a solução que melhor julgar o alto criterio e espirito de justiça do Governo.

A vista do conjunto de circumstancias expostas e das autorizações conferidas ao Governo pelo decreto legislativo n. 2.912, de 30 de dezembro de 1914, e o art. 30, n. IV, da lei n. 2.924, de 5 de janeiro do corrente anno, parece conveniente que, para libertar a União dos riscos possiveis de um pleito judicial, pondo-a a salvo de responsabilidades decorrentes da interpretação que possa ser dada ao contracto, seja accedido o accordo constante das clausulas do decreto que junto tenho a honra de submeter á vossa consideração e segundo as quaes:

a) o prolongamento que deveria attingir a Itabira do Mato Dentro, com a extensão de 500 kilometros approximadamente, terá o seu termo em Sebastiana, com a extensão maxima de 50 kilometros;

b) porto da Piedade, em vez do aparelhamento dispendioso que se estipulara no contracto de 31 de dezembro de 1911, receberá simplesmente os melhoramentos que, a juizo do Governo, forem necessarios á facil atracação das embarcações ao serviço da estrada;

c) o capital a dispendêr-se com a construção da estrada até Itabira, que attingiria, segundo as opiniões mais autorizadas, a quantia superior a 140.000:000\$, ficará reduzida a 4.000:000\$000;

d) attendendo ás condições especiaes do traçado desta linha e á sua pequena extensão, do que resulta um custo necessariamente dispendioso, o preço do arrendamento foi reduzido de cerca de

40 %, de maneira a deixar margem para se attender ás despezas necessarias á conservação e exploração da estrada, bem como á remuneração do capital já empregado no trecho construido que reverterá sem onus algum para o dominio da União, devendo salientar que nos tres ultimos exercicios a média da renda kilométrica já attingiu a 10:000\$, -e, presumivelmente, muito se desenvolverá depois de realizados os melhoramentos e o prolongamento projectados;

e) para melhor assegurar os direitos da União diante das condições em que se tornou effectiva a concessão feita pelo Estado do Rio de Janeiro, de que, aliás, não cogitou o contracto de 31 de dezembro de 1911, entendi acertado consignar em clausula expressa: "A empresa obriga-se a effectuar, dentro do prazo de cinco annos, contados desta data, o resgate da reversão para o Estado do Rio de Janeiro da estrada actualmente em trafego, como lhe faculta o § 1º da clausula I do contracto de 8 de outubro de 1910, celebrado com aquelle Estado. Si, decorrido este prazo, a empresa não tiver effectuado o referido resgate, o Governo o promoverá, por conta da mesma empresa, que passará a recolher ao Thesouro Nacional, por semestres vencidos e conjuntamente com a quota de arrendamento, além desta, mais 5 % da renda bruta da estrada até completo reembolso das quantias dispendidas com a referida operação. Fica entendido que a primeira prestação dessa quota de reversão será calculada sobre a renda bruta de todo o segundo semestre de 1920."

Pelo citado contracto com o Estado do Rio de Janeiro, o preço do resgate da Estrada de Ferro Theresopolis será fixado, tomando-se por base o accôrdo ajustado com a Companhia Sapucahy, em 30 de dezembro de 1907.

Nestas condições, tendo-se em vista a extensão respectiva das linhas pertencentes ás ditas companhias, o dito preço não excederá de 35:600\$000.

Eliminei tambem a isenção de direitos a que se refere o contracto de 31 de dezembro de 1911, mandando, porém, incluir nas folhas de medição a importancia dos direitos pagos pelo material destinado á construcção."

RAMAES DE ITAPECERICA E ABAETÉ, NA OÉSTE DE MINAS

O que houve em relação aos contractos para a construcção destes dous ramaes está dito na exposição que acompanhou a mensagem presidencial de 31 de junho do anno passado:

"A' vista de disposição constante das leis ns. 2.050, de 31 de dezembro de 1908, 2.221, de dezembro de 1909, 2.544, de 1 de janeiro de 1912, e das autorizações constantes dos decretos numeroz ns. 9.858, de 6 de novembro de 1912, e 9.971, de dezembro do mesmo anno, foram contractadas, mediante concorrência publica, com o engenheiro Emilio Schnoor, em 19 de maio de 1909, a construcção da secção da Estrada de Ferro Oéste de Minas, de Alberto Isaacson a Bello Horizonte; com a Companhia Viação Férrea Sapucahy, em 25 de maio, tambem de 1909, a construcção da secção daquella estrada, entre S. Vicente Ferrer e Bom Jardim; com J.

de Oliveira Fernandes e Humberto Saboya de Albuquerque, em 24 de janeiro de 1911, a construção da secção entre Henrique Galvão o kilometro 48 da Estrada de Ferro de Goyaz; com João Alves de Oliveira, em 10 de dezembro de 1912, a construção, do ramal de Abaeté e com o engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, em 7 de março de 1913, a construção do ramal de Itapeçerica a Formiga, ramaes derivados da Estrada de Ferro Oeste de Minas. Contractadas essas obras foram ellas sendo executadas até 31 de dezembro de 1913.

Todos os contractos, devidamente autorizados pelo Poder Legislativo e celebrados de accordo com as disposições de lei na forma referida, estavam em condições idênticas quanto ás obrigações contrahidas para o seu cumprimento. Entretanto, ao assumir em novembro de 1914 a gestão da pasta da Viação e Obras Publicas, tive conhecimento de que, embora proseguissem os trabalhos a executar em virtude dos tres primeiros contractos acima referidos, a construção do ramal de Abaeté e do ramal de Itapeçerica a Formiga havia sido suspensa ao começar o anno de 1914, de ordem do meu antecessor, expressa em aviso de 17 de janeiro do mesmo anno.

Posteriormente, foi ratificada aquella resolução nos avisos de 19 e 28 de março de 1914, em resposta a ponderações feitas pelo director da Oeste de Minas, constando dos mesmos que só o Congresso Nacional poderia sanar as faltas provenientes da supressão de creditos no orçamento que então vigorava.

Não me é dado poder informar com segurança si entre os motivos que levaram a administração anterior a determinar a suspensão de duas das construções contractadas, proseguindo as das outras tres, poderiam ser incluídos outros que talvez tenham a sua origem em considerações referentes á importancia das obras já executadas e das que estavam por effectuar, ou a maior ou menor utilidade ou urgencia das mesmas.

Considerações de ordem financeira, tendo em vista as dificuldades de momento, levaram-me a não annullar o acto do meu antecessor, com relação á suspensão das obras dos dous ramaes.

A primeira reclamação apresentada a este Ministerio foi de João Alves de Oliveira, contractante do ramal de Abaeté, que, suppondo ter sido rescindido o seu contracto, começou desde então a insistir, tanto por uma indemnização, como pela restituição da caução que havia depositado no Thesouro antes da assignatura do seu contracto e bem assim as retenções de 2 % sobre as quantias por elle já recebidas pelas anteriores medições.

Este Ministerio não se conformou, nem podia se conformar com a allegação de rescisão, que não houve, como aliás reconhece o Sr. consultor geral da Republica em seu parecer de 7 de outubro de 1914, junto ao processo, de que consta o despacho que indeferiu o pedido da entrega da caução e retenção, porque isto só poderia ter logar si o contracto houvesse sido rescindido mediante as formalidades em tres casos adoptadas.

Essa resolução visava evitar que a restituição da caução pudesse ser interpretada como reconhecimento tacito de uma rescisão, que só poderia dar-se de accordo com as disposições do contracto, ao passo que a suspensão, como occorreu, foi o recurso unico de

que certamente podia lançar mão o Governo, na emergencia em que se encontrou ao começar o anno de 1914.

As indemnizações pedidas por João Alves de Oliveira, em diferentes requerimentos de fevereiro, março, junho, novembro e dezembro de 1914 e abril de 1915, variam entre 900:000\$0 e 763:688\$128, sendo que no memorial dirigido a V. Ex. em data de 10 de abril do corrente anno, declarou contentar-se com o pagamento da quantia que fôr apurada na justificação que fizer dos prejuizos soffridos e dos lucros que deixou de ter com a não execução dos trabalhos contractados, cujo orçamento é de réis..... 1.327:674\$538.

Entretanto, o director da Estrada de Ferro Oeste de Minas, opinando sobre a parcella pedida de 763:688\$128, declara que ella deverá ser limitada ao maximo de 143:636\$896.

Em traços geraes, é este o historico da reclamação de João Alves de Oliveira.

A outra, que ha pouco foi apresentada, é do engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, contractante do ramal de Itapeccerica a Formiga.

Este allega os grandes prejuizos que lhe advieram com a suspensão das obras e solicita que se reduza a termo a rescisão do seu contracto, mediante o pagamento de uma indemnização, que será accordada amigavelmente ou firmada por arbitramento.

Já ficou acima explicado não ter havido rescisão e apenas suspensão de obras até a resolução do Congresso.

E' essa resolução que se torna preciso promover urgentemente de modo que o Congresso Nacional decida si os contractos da Oeste de Minas devem ser mantidos ou si deverão ser rescindidos, autorizando o Governo, na primeira ou na segunda hypothese a satisfazer os compromissos existentes e a tomar na consideração que merecerem os pedidos dos dous contractantes, João Alves de Oliveira e engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, unicos que reclamaram por terem sido attingidos pelo acto da suspensão das obras.

A' vista da exposição feita, baseado nos elementos que se acham juntos ao processo, do qual constam todas as informações prestadas a respeito, solicito a intervenção de V. Ex. perante o Congresso Nacional, no sentido de ser o Governo legalmente habilitado a dirimir os casos decorrentes do acto que mandou, por força de circumstancias imperiosas, suspender as obras de que se trata, normalizando-se assim uma situação irregular, afim de evitar-se que mais se aggravem as difficuldades já existentes.

Em relação ás tres construccões que proseguiram cabe-me informar que a da secção entre S. Vicente Ferrer e Bom Jardim já se acha concluida, e que as da secção da Estrada de Ferro de Alberto Isaacson a Bello Horizonte e da secção entre Henrique Galvão e o kilometro 48 da Estrada de Ferro de Goyaz se acham prestes a ser concluidos."

Em consequencia da mensagem presidencial, foi apresentado á Camara dos Deputados, por uma das suas commissões permanentes, um projecto de lei, que alli ainda se acha percorrendo os tramites regimentaes, pelo qual ficará o Poder Executivo autorizado a resolver o assumpto.

ESTRADA DE FERRO DE UBATUBA A TAUBATÉ

O processo sobre o contracto relativo á construcção desta estrada estava quasi ultimado quando foi publicada a lei de orçamento da despeza, para o exercicio corrente, dispondo no art. 88, n. XV, ficar o Governo autorizado a conceder á Companhia do Porto e Estrada de Ferro Nordéste de S. Paulo, uma estrada que partindo de Ubatuba e passando por Taubaté, em S. Paulo, termine em Paraisópolis, em Minas Geraes, sem onus algum para a União. Foi, por isto, necessario examinal-o sob outro aspecto, de onde resultou a necessidade de ouvir a respeito o Sr. consultor geral da Republica, a quem foram remettidos todos os papeis.

ESTRADA DE FERRO COLONIAL DE GUARATINGUETÁ A PINDAMONHANGABA

Em 10 de novembro de 1910, foi, pelo Ministerio da Agricultura, firmado contracto com Fabio Botelho para a construcção desta estrada, mediante a subvenção de 15:000\$ por kilometro. Sendo a sua extensão de 51 kilometros, a mesma subvenção seria de réis 765:000\$000.

Não tendo sido cumpridas as clausulas do contracto, dirigiu-se este Ministerio, por aviso de 19 de março do anno passado, á Procuradoria Geral da Fazenda Publica solicitando as necessarias providencias para ser o mesmo rescindido judicialmente, uma vez que não havia clausula que permittisse fazel-o independente de acção ou interpeλλαção judicial.

Essas providencias foram dadas, conformo declarou, em resposta, o Sr. procurador geral, em officio de 29 do mesmo mez.

ESTRADA DE FERRO COLONIAL DE MONTE AZUL, EM S. PAULO, ÁS MARGENS DO RIO GRANDE

A extensão da estrada é de 120 kilometros e a subvenção de 15:000\$ por kilometro ou sejam 1:800:000\$000.

No seguinte aviso de 17 do corrente, foram solicitadas á Procuradoria Geral da Fazenda as necessarias providencias para a rescisão do contracto:

"Em 30 de novembro de 1910 foi celebrado contracto entre o Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio e a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Goyaz, nos termos do decreto numero 8:392, de 14 do mesmo mez e anno, para a concessão da subvenção de 15:000\$ por kilometro, para a construcção de uma estrada de ferro de 120 kilometros de extensão, que, partindo de Monte Azul, municipio de Bebedouro, Estado de S. Paulo, fosse ás margens do Rio Grande, servindo ás colonias de Crescúma, Portão do Céu e Corrego Rico.

Este contracto foi modificado em suas clausulas VII, XIII, XVII e XIX, pelos termos de 22 de setembro e 10 de novembro de 1911.

ESTRADA DE FERRO
— 30 —
PROCURADORIA GERAL DA FAZENDA

Entre outras obrigações, contrahiu a concessionaria a de apresentar ao Governo o reconhecimento geral do traçado da linha ferrea de que se trata, dentro do prazo de um anno, contado da data do contracto, e, no prazo de dous annos, a partir da mesma data, deveriam ser apresentados os estudos definitivos do primeiro trecho, e os trechos seguintes seriam apresentados até seis mezes antes de terminado o prazo para a conclusão do trecho anterior.

A construção da dita estrada devia se achar concluída no prazo de tres annos, a contar do seu inicio, que devia ser effectuado no prazo de seis mezes após a approvação dos estudos definitivos de cada trecho, sob pena de rescisão do contracto, salvo prorrogação de prazo por motivo justificado, a juizo do Governo (clausulas V e XI).

Obrigou-se tambem a concessionaria a entrar para o Thesouro Nacional, por trimestres adiantados, com a contribuição de réis 1:500\$ para pagamento ao fiscal para execução do contracto (clausula XV).

Esta obrigação não é cumprida desde feveiro de 1913, como se vê do officio junto por cópia, da Inspectoria Federal das Estradas n. 282/S, de 28 de abril do corrente anno.

Não foi igualmente cumprida a obrigação relativa aos prazos para o inicio e conclusão da estrada, como se verifica pelo requerimento da companhia de 3 de março do corrente anno, junto por cópia.

A clausula XVII do decreto n. 9.084, de 3 de novembro de 1911, não foi respeitada porque a companhia hypothecou as suas linhas aos seus debenturistas, quando já havia sido feita uma primeira hypotheca ao Thesouro Nacional, como garantia da subvenção restituivel.

Em requerimento de 3 de março do corrente anno, junto por cópia, a massa fallida da dita companhia Estrada de Ferro São Paulo-Goyaz, pediu prorrogação de prazo para apresentação dos estudos definitivos de 20 kilometros do prolongamento de Villa Olympia a Cachoeira do Maribondo; o Governo, porém, á vista do exposto resolveu indeferir o requerimento e promover a rescisão dos referidos contractos.

Não podendo esta ser declarada por decreto do Governo, independente de interpeção ou acção judicial, convem que por essa procuradoria sejam tomadas as providencias no sentido de ser a rescisão decretada pelo poder competente, visto como se trata de contracto oneroso, cujos encargos o Governo se empenha em aliviar e ao qual evidentemente a concessionaria não cuidou de dar a execução no tempo devido.

Junto tenho a honra de vos remetter um impresso contendo os diversos contractos celebrados entre a dita companhia e o Governo Federal e ainda cópia da informação prestada pelo engenheiro-chefe do 7º districto da Inspectoria Federal das Estradas.

ESTRADA DE FERRO VALENCIANA E COMPANHIA GREAT WESTERN

Tendo sido affectas ao conhecimento do Poder Judiciario as reclamações relativas a estas duas estradas, resolveu o Governo aguardar sobre ellas as respectivas sentenças.

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Por decreto de 15 de março deste anno, foram resolvidas varias reclamações da companhia.

ESTRADA DE FERRO VICTORIA A MINAS

A revisão do contracto foi autorizada pelo decreto numero 12.094, de 7 do corrente, que assim foi justificado:

"A concessão da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas é regida pelo contracto celebrado de accôrdo com o decreto n. 4.337, de 1 de fevereiro de 1902, e as suas modificações decorrentes dos decretos ns. 7.455 e 7.773, de 8 de julho e 30 de dezembro de 1909 e 10.986, de 8 de julho de 1914.

O primeiro substituiu o traçado já approved da Estrada de Ferro de Peçanha ao Araxá pelo que começando na cidade de Victoria, Estado do Espirito Santo, e passando por Peçanha, fosse terminar em Diamantina, no de Minas Geraes. O de 8 de julho de 1909 substituiu para os effeitos da garantia de juros, o trecho de Sant'Anna dos Ferros a Serro, pelo de Currealinho, estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, á dita cidade de Diamantina. Autorizou o de 30 de dezembro do mesmo anno de 1909 a modificação do alludido contracto de 1902, para o fim de adquirir o Governo o direito de reversão das linhas concedias. Finalmente pelo contracto de 11 de setembro de 1914, lavrado de conformidade com o decreto n. 10.986, deste anno, ficou transferida a garantia de juros da linha de Diamantina a Serro Frio para o trecho de igual extensão da linha de Barra do Rio Guanhões a Serro Frio.

A companhia, em virtude da clausula 2ª do referido contracto de 1902, gosava da garantia de juros de 6 % durante 30 annos, sobre o capital que, até o maximo de 30:000\$, ouro, por kilometro, fosse fixado pelo Governo como necessario para a construcção e completo estabelecimento da estrada. De accôrdo, porém, com a clausula 4ª do decreto n. 7.773, de 1910, o capital total garantido para toda a estrada ficou constituído de duas parcelas:

1ª, o capital já dispendido e verificado pelas tomadas de contas até 31 de dezembro de 1908, na parte da estrada então construida e em construcção;

2ª, o capital que fosse dispendido nas linhas então a construir, até o maximo de 30:000\$, ouro, por kilometro.

Tendo-se em vista as ditas tomadas de contas foi reconhecido como importando em 19.602:091\$235, o capital applicado no trecho da estrada entre Victoria e Derribadinha que era o que até aquella data se achava construido ou em construcção, na extensão de 344 kilometros e 498 metros.

As linhas que faltavam construir tem com as substituições e modificações posteriormente adoptadas nos seus traçados, a extensão total de 642km,062, que podem ser discriminados do seguinte modo, com as respectivas parcelas do capital garantido:

a) linhas construídas e em construção:

	<i>Extensão</i>	<i>Capital garantido</i>
Derribadinha a Itabira.....	269km,117	7.893:510\$000
Currallinho a Diamantina.....	147km,516	4.425:480\$000
Total.....	<hr/> 410km,633	<hr/> 12.318:990\$000

b) linhas a construir:

Barra do rio Santo Antonio a Santa Anna dos Ferros.....	126km,027	3.780:810\$000
Barra do rio Guanhões (Bandeiri- nha) a Serro Frio.....	105km,402	3.162:060\$000
Total.....	<hr/> 231km,429	<hr/> 6.942:870\$000

A estas parcelas se ha de juntar a quantia de 1.200:000\$, dispendida nos estudos e trabalhos preparatorios da Estrada de Ferro de Peçanha ao Araxá, que ficaram completamente perdidos, tendo cabido, porém, o prejuizo, inteira e unicamente ao Governo, que se obrigou, pela clausula 31 do decreto n. 4.337, de 1902, ao pagamento dos juros sobre a dita quantia de 1.200:000\$, considerada ouro na mensagem de 5 de dezembro de 1905 e decretos ns. 1.532 e 6.193, de 16 e 23 de outubro de 1906, relativos á abertura de creditos para pagamento de juros garantidos á companhia.

Tem-se, pois, que o capital garantido é formado das seguintes addições:

Linha de Victoria a Itabira.....	27.495:601\$235
Linha a construir (grupo b do quadro supra)....	6.942:870\$000
Linha de Currallinho a Diamantina.....	4.425:480\$000
Estudos e trabalhos preliminares da Estrada de Peçanha ao Araxá.	1.200:000\$000
Total.....	<hr/> 40.063:951\$235

A companhia depositou até esta data 28.572:662\$564 para a linha de Victoria a Itabira e 4.500:000\$ para a linha de Currallinho a Diamantina. Reunida a estas a mencionada quantia de réis 1.200:000\$000, ouro, obtem-se o capital de 34.272:662\$564, ouro, cujos juros de 6 % o Governo actualmente garante.

Teria, pois, a companhia, mantido o regimen de sua concessão, o direito de depositar ainda a quantia de 5.791:288\$671 para a conclusão de todas as obras das estradas.

Pela clausula 3ª do decreto n. 4.337, de 1 de fevereiro de 1902, a companhia ficou obrigada a construir annualmente 100 kilometros de linha, a partir do segundo anno do inicio dos trabalhos.

Havendo ella deixado de dar cumprimento a essa obrigação, pedindo prorogação de prazos, sob a allegação de difficuldades op-

postas pelo actual momento financeiro e, por fim, proposto a revisão dos seus contractos, de accôrdo com a autorização constante do art. 88. n. III; da lei n. 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, pareceu-me conveniente attendel-a. Em consequencia, tenho a honra de submeter á vossa approvação as clausulas do respectivo contracto, assim de revisão como de consolidação dos anteriores. Entre ellas importa destacar, por serem basicas da revisão, cabivel nos termos da citada autorização legislativa;

A clausula 3ª, que fixa definitivamente em 34.272:662\$564, ouro, o capital sobre que recahe a responsabilidade do Governo pela garantia de juros, desistindo a companhia do direito a estes juros em relação a qualquer parcella do restante capital de réis 5.791:288\$671, acima referido, sem se desobrigar, entretanto, da construcção das outras linhas de sua concessão e a restituir ao Governo, caso não constrúa, dentro do prazo fixado, o trecho de Cachoeira Escura a Itabira, a importancia dos juros que forem pagos pelo Governo sobre a quantia de 6.085:171\$329, ouro, a contar de 1 de janeiro do corrente anno, até a extincção do ultimo deposito do capital garantido sobre que subsistir a alludida garantia;

Pela clausula 11 fica de nenhum effeito a isenção de direitos de importação concedida pela clausula 2ª do contracto de 1902, passando a companhia a gosar em compensação da taxa de 12 % *ad-valorem*, para os materiaes destinados exclusivamente á construcção das linhas e aos melhoramentos da linha de Victoria a Itabira, discriminados nas alineas a, b e c da clausula 9ª, o que foi estipulado em obediencia ao art. 3º da vigente lei da Receita, que revigorou o art. 8º, n. III, da lei n. 2.841, de 31 de dezembro de 1913;

A clausula 41, no seu parographo unico, põe fóra de questão que para as conversões das despesas papel em ouro, e vice-versa, no período do novo contracto, vigorará a taxa cambial média do semestre em que taes despesas forem effectuadas, evitando-se, por esta forma, que daqui por diante, seja julgado licito computar em ouro, sem a alludida conversão, a importancia de obras avaliadas segundo preços de unidade que foram calculados em moeda corrente.

Em ordem a harmonizar as datas da extincção total da garantia de juros e aquella a contar da qual o Governo passa a ter o direito de resgatar as estradas, foi, pela clausula 50, prorogado para 1 de junho de 1944 o prazo estabelecido na clausula 29 do decreto n. 4.337, de 1902;

De accôrdo com o § 5º da clausula I, a companhia desiste de toda e qualquer reclamação ou indemnização que possam ser determinadas por actos ou factos do Governo, anteriores ao novo contracto;

Finalmente, a mesma clausula estabelece que o contracto so será executivel depois de ordenado o seu registro no Tribunal de Contas."

A principal clausula da revisão é a 3ª, onde ficou definitivamente fixado o capital sobre que recahe a responsabilidade do Governo, isentando este de compromissos futuros quanto ao juro de 6 % sobre 5.791:288\$671, ouro, ou sejam, em 30 annos, réis

10.424:319\$600, ouro, que, reduzidos a papel, ao cambio de 12, representam 23.484:719\$100.

ESTRADAS DE FERRO NORTE DO BRASIL E GOYAZ

Estão cuidadosamente estudados os contractos relativos a estas duas estradas. Na hypothese de não serem revistos, o Governo terá de agir, opportunamente, nos termos de suas clausulas expressas, para acautelal do melhor modo os interesses do Thesouro.

ESTRADA DE FERRO S. LUIZ A CAXIAS

A via-permanente desta estrada está assentada em..... 251km,900 dos seus 376km,436, não se achando em trafego nenhum dos seus trechos, construidos em segmentos distanciados uns dos outros. Dados, entretanto, o adiantamento dos trabalhos e a necessidade de ultimal-os, com a ligação das diversas secções já construidas para permittir o trafego em toda a linba, foram incumbidos os Srs. consultor tecnico do Ministerio e inspector federal das Estradas de examinar, dentro do contracto primitivo e das modificações por que passou posteriormente, qual o melhor alvitre a adoptar.

ESTRADA DE FERRO DE SANTA CATHARINA

Pende de decisão do Governo um requerimento em que a companhia contractante pede a prorrogação de prazos para a construção da estrada.

ESTRADAS DE FERRO DE BASILIO A JAGUARÃO, S. SEBASTIÃO A SANTA ANNA DO LIVRAMENTO E ALEGRETE A QUARAHY

A construção destas estradas foi contractada com a Empreza Constructora do Rio Grande do Sul, que neste momento pleiteia a revisão de seu contracto.

ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE

A revisão do contracto primitivo, feito em 1911, foi registrada sob protesto do Tribunal de Contas. Si viavel e possivel uma nova revisão, com proveito para o Thesouro, é o que estuda presentemente a Inspectoria Federal das Estradas, tendo em vista memo-rial que foi apresentado pela companhia contractante.

RÊDE BAHIANA

Não tendo o Governo dado o seu assentimento ás bases suggeridas pelo representante da companhia constructora e arrenda-

taria desta rede para o caso da revisão ou rescisão do respectivo contracto, foi offercida como ponto de partida para qualquer discussão a respeito a solução proposta pela Inspectoria Federal das Estradas, reduzindo o numero de kilometros a construir e dando outras providencias, sobre a qual ainda não se manifestaram os interessados.

NOROESTE

A Noroeste originou-se de uma concessão feita pelo Governo Provisorio (decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890) ao Banco União de S. Paulo para a construção de uma estrada que, partindo de Uberaba, em Minas, se dirigisse a Coxim, em Mato Grosso. Em 1904, pelo decreto n. 5.266, de 30 de junho, foi essa concessão transferida á Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brazil, fazendo-se varias modificações no respectivo contracto. No mesmo anno, pelo decreto n. 5.349, de 18 de outubro, foi substituída a linha de Uberaba a Coxim pela de Baurú a Cuyabá, sendo approvados, pelo decreto n. 5.719, de 10 de outubro de 1905, os estudos definitivos dos primeiros 100 kilometros. Este trecho foi aberto ao trafego em 29 de setembro do anno seguinte. Dahi em diante, as obras proseguiram com grande celeridade, de modo que em 1907 a companhia conseguiu construir 135 kilometros.

Em 1908, foram autorizadas novas modificações do contracto, pelo decreto n. 6.899, de 24 de março. A concessão ficou limitada á Estrada de Baurú a Itapura, adoptando-se para a construção do segundo trecho em que se scindira a linha — Itapura a Corumbá, por Porto Esperança, que substituiu o traçado de Baurú a Cuyabá — um regimen differente: a Noroeste tornou-se empreiteira e arrendataria desta ultima estrada pelo prazo de 60 annos, de accordo com o contracto de 20 de abril, celebrado em virtude do citado decreto de 24 de março. Por esse contracto, a companhia devia entregar ao trafego dentro de 30 mezes 837 kilometros de linha ou seja, em média, a construção de quasi um kilometro por dia. Não pôde cumprir as obrigações que contrahira, apesar de elevado a 40:000\$000, ouro, o preço maximo de cada kilometro e, com as difficuldades sobrevindas, accentuaram-se os atrasos de pagamentos e avolumou-se o seu debito para com o Thesouro. Teve que appellar para a prorogação de prazos e chegou afinal á caducidade do contracto, que foi declarada por decreto n. 10.523, de 10 de outubro de 1913. Desse acto resultou a necessidade de apurar convenientemente, não só os compromissos da companhia para com a Fazenda, como a procedencia ou improcedencia de varias reclamações por ella feitas e que pendiam de estudo, trabalho de que se desempenhou uma commissão especial nomeada no inicio do actual Governo e que sobre o resultado do seu exame apresentou minucioso relatorio.

Pelo balanço definitivo que foi levantado e a que serviu de base a medição final das obras executadas na vigencia do contracto, verificou-se que a divida da companhia é de réis..... 15.531:742\$741.

Quanto á linha de Baurú a Itapura, a responsabilidade do Thesouro continúa a ser a do primitivo contracto: pagamento do juro de 6 % ouro, sobre 30:000\$, tambem ouro, por kilometro.

ESTRADAS ADMINISTRADAS PELA UNIÃO

Em relação a estas estradas existiam grandes pagamentos a fazer em consequencia de obras executadas, serviços prestados e material fornecido, com ou sem autorização legal, mediante contractos ou sem elles, e cuja liquidação era urgente. Para effectual-a, o Congresso Nacional votou varias autorizações (leis numeros 2.911, de 30 de dezembro de 1914; 3.081 e 3.083, de 5, e 3.089, de 8 de janeiro de 1916) e o Poder Executivo abriu credito na importancia de 90.056:008\$346, sendo para a Central do Brasil 78.711:487\$870, para a Oeste de Minas 7.044:520\$476, para a Cruz Alta á Foz do Ijuhy 2.100:000\$ e para a Itapura a Corumbá 2.200:000\$000.

No intuito de evitar que, de futuro, se reproduza o facto de serem assumidos compromissos avultados, como os que ficam indicados, quer em estradas, quer em outros serviço ou repartições subordinados ao Ministerio, expedi, em 28 de outubro do anno passado, a seguinte circular:

"Convindo observar a maxima regularidade na autorização de despezas por conta das diversas verbas orçamentarias e outros quaesquer creditos, de modo a ficarem comprehendidas dentro dos saldos existentes sem que possam ser assumidos compromissos superiores aos recursos disponiveis, declaro-vos, para os devidos efeitos, que nenhuma despeza dependente de autorização deste Ministerio poderá ser feita sem prévio conhecimento e ordem escripta do mesmo, que só processará as que houver autorizado. Quanto ás que podem ser realizadas sem audiencia do Ministerio e que são subordinadas ás instrucções approvadas pela portaria de 27 de maio de 1899, publicadas no *Diario Official* de 28 do mesmo mez e anno, que continuam em vigor, reiteiro as recommendações constantes das ordens anteriores, devendo-se ter em vista as disposições de lei que estabelecem a responsabilidade dos chefes de repartições que houverem illegalmente ordenado quaesquer fornecimentos, serviços ou obras além das importancias dos creditos votados."

VIAÇÃO FERREA — Durante o anno de 1915, nas vias ferreas fiscalizadas pela Inspectoria Federal das Estradas, os serviços das linhas em trafego foram effectuados sem occorrencias dignas de nota.

Nas linhas em construção, o proseguimento das obras resentiu-se das circumstancias especiaes decorrentes da conflagração europa, importando as medições provisórias de obras contractadas

em quantia sensivelmente inferior ao total dos certificados expedidos em 1914, conforme se verifica do quadro a seguir:

1914

Em apolices	35.826:700\$608
Em dinheiro	19.510:960\$897
	<hr/>
Total	54.337:661\$505

1915

Em apolices	17.492:848\$277
Em dinheiro	6.298:505\$397
Em ouro á Estrada de Ferro Madeira-Mamoré £..	899.250

Resulta que o novo onus do Thesouro corresponde tão somente aos juros das novas apolices emitidas para o pagamento de 14.492:848\$277; importancia muito inferior ás dos exercicios anteriores.

As quotas de arrendamento apuradas no exercicio de 1914 importaram em 4.439:901\$794, não computada a da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré correspondente ao 2º semestre.

Ainda não puderam ser verificadas, nem foram arrecadadas, todas as quotas referentes ao anno de 1915, estando apenas apuradas as de algumas estradas na importancia de 1.322:597\$475. Cuinpro, entretanto, notar que essas importancias podem ainda soffrer alterações, devido a terem sido annulladas para verificações mais precisas as tomadas de contas da *Great Western of Brasil Railway Company* referentes aos dois semestres de 1914 e do 2º semestre de 1915.

Durante o anno procedeu-se á inauguração do trafego nos seguintes trechos de diversas estradas:

	<i>Kilometros</i>
Guaxupé a Biguatinga, no ramal de rastos	29,300
Rosario a Propriá	73,119
Ramal da Capella	11,450
Aassis a Caramuru, na Sorocabana	26,980
Igarapava a Rio Grande, na Mogyana	11,730
Jaguarihyva a S. José, no ramal de Paranapanema	53,000
Na linha de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja	11,380
Prolongamento de Sant'Anna do Livramento á fronteira	2,484
	<hr/>
Total	219,443

Como consequencia dessas inaugurações a extensão total da viação geral da Republica e das linhas fiscalizadas pela Inspectoria Federal das Estradas passou a ser respectivamente de..... 26.646,km592 e 15.023,km877, contra 26.062,km380 e 14.786,km539 em 1914.

A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré acha-se em regimen de trafego normal em toda a sua extensão, embora não estejam ainda concluidas todas as dependencias, funcionando algumas estações em edificios provisórios, restando proceder-se á medição para liquidação definitiva das contas de construcção.

Em mensagem de 23 de junho de 1915, foi submettida á apreciação do Congresso Nacional, a exposição deste Ministerio quanto á necessidade de ser solicitada autorização para ser aberto um credito extraordinario de 150:000\$, afim de ser effectuada a medição final dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

Depende, assim, de resolução do Congresso Nacional a execução desses serviços.

A Estrada de Ferro do Tocantins continúa, como no anno anterior, a manter apenas em trafego uma extensão de 45 kilometros.

A construcção dos 376km,436 da Estrada de Ferro de São Luiz a Caxias proseguiu, executada simultaneamente em diversos trechos, estando a via permanente assentada na extensão de..... 251km,900, em segmentos distanciados uns dos outros.

Tendo a *South American*, arrendataria da Rêde Cearense, cuja extensão em trafego é de 758km,864, deixado de attender a todas as providencias de ordem administrativa, para dar exacto cumprimento ás obrigações contractuaes, especialmente na parte relativa á construcção, cujas obras foram por ella suspensas, tornou-se indispensavel que o Governo agisse a bem dos interesses da União, decretando a caducidade do respectivo contracto, sob os fundamentos constantes do decreto n. 11.692, de 25 de agosto de 1915.

As obras dos prolongamentos passaram a ser feitas administrativamente, correndo as despezas por conta do deposito destinado a esses trabalhos, e o serviço do trafego ficou sendo custeado por conta da renda arrecadada nas suas linhas, conforme é declarado no decreto n. 11.750, de 22 de outubro, até que o Congresso Nacional resolvesse sobre o assumpto, o que fez no orçamento em vigor.

A Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte continúa a manter em trafego a extensão de 144km,308, estando em construcção 65 kilometros, sendo 38 de Lages a Caicó e 27 de Lages a Macáu, já se tendo procedido á inauguração da grande ponte metallica sobre o rio Potengy.

Na rêde a cargo da *Great Western of Brasil Railway Company*, que dispõe de 1.617km,412 de linhas em trafego, continuam paralyzados os trabalhos de construcção.

Na rêde de Viação Geral da Bahia, com a extensão total de 1.708km,543, de 442km,325 em construcção e 1.808km,049, com estudos approvados, foram entregues ao trafego 84km,569, durante

o anno de 1915, sendo 73km,149 entre Rosario e Propriá e 11km,450 do ramal de Murta a Capella.

Acham-se em trafego na Estrada de Ferro Victoria a Minas 390km,678 em construcção 41km,984 e com estudos approvados 248km,542.

O prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá a Iguaba Grande, com 65km,690 de extensão, já se acha concluido, estando actualmente em trafego 141km,290 dessa estrada.

Na Estrada de Ferro Therezopolis, em virtude da revisão do seu contracto, vae ser reconstruida a linha actualmente em trafego, que será prolongada apenas até Sebastiana. Foram já approvados os estudos de reconstrucção entre Raiz da Serra e Therezopolis e de um pequeno trecho de Therezopolis a Varzea. A revisão teve por principal objectivo reduzir os grandes encargos para a União decorrentes do primitivo projecto.

A extensão total das linhas que constituem a Estrada de Ferro de Goyaz é de 1.546km,229, estando em trafego 471km,621, em construcção 571km,035 e com estudos approvados 503km,573.

Attingiu a 1.294km,671 a extensão em trafego na Rêde Sul-Mineira em 1915, tendo sido nesse periodo concluidas a construcção do trecho de 29km,300 entre Guaxupé e Biguatinga. No ramal de Tres Corações a Lavras ficou concluido o preparo do leito e foram assentados mais 16 kilometros de via permanente, achando-se em construcção nas diversas linhas 242km,792.

Na rêde a cargo da Companhia S. Paulo-Rio Grande foi entregue ao trafego o trecho de 53 kilometros entre Jaguariatyva e S. José da Boa Vista, do ramal de Paranapanema, e foram concluidos os trabalhos de reforço das pontes que já não offerciam a necessaria segurança, dada a distribuição de carga resultante do peso do material rodante e de tracção e da composição de trens actualmente reclamada pelo serviço do trafego. A revisão do contracto desta companhia permittiu reduzir os compromissos assumidos pelo Governo, sendo consolidadas pelo decreto n. 11.905, de 19 de janeiro do corrente anno, as clausulas dos contractos anteriores para ficarem definidas com mais clareza e precisão as relações de direito entre o Governo e a companhia.

A extensão em trafego da rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul ficou accrescida de 2km,484, de Sant'Anna do Livramento á fronteira e do trecho concluido na linha de S. Pedro á margem esquerda do Jaguary, com a extensão de 11km,380 entre S. Pedro e o povoado do mesmo nome. Foi revisto o contracto para a construcção das vias ferreas de S. Pedro a S. Luiz e S. Borja e prolongamento do ramal de Quarahy a Alegrete, reduzindo-se as obras a executar e os encargos do Thesouro.

Foi inaugurada a ponte internacional sobre o rio Quarahim. Dos quadros a seguir consta: a extensão kilometrica em trafego, em construcção, com estudos approvados e os respectivos totaes, em 31 de dezembro de 1915, das estradas de ferro de propriedade e administração da União, das de propriedades da União e arrendadas, das concedidas pela União com garantia de juros e subvenção kilometrica, das concedidas pela União sem garantia de juros e das concedidas pelos Estados.

Viação ferrea da Republica dos Estados Unidos do Brasil em 31 de dezembro de 1915

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
I — DE PROPRIEDADE E ADMINISTRAÇÃO DA UNIÃO				
S. LUIZ A CAXIAS — BITOLA DE 1 metro.	—	374,635	—	374,635
COROATÁ AO TOCANTINS — BITOLA DE 1m,00.	—	—	(a) 105,000	105,000
RECIFE A PEDRAS DE FOGO — BITOLA DE 1m,00.	—	—	(b) 130,900	130,900
CENTRAL DO BRASIL.	2.288,892	361,530	61,399	2.711,821
BITOLA DE 1m,60.	971,493	199,886	—	1.171,379
Central a S. Christovão.	3,542	—	—	3,542
S. Christovão a Barra do Pirahy.	104,578	—	—	104,578
Barra do Pirahy a Parahyba do Sul.	75,792	—	—	75,792
Entre-Rios a Juiz de Fora.	77,819	—	—	77,819
Bemfica a Lafayette.	173,533	—	—	173,533
Barra do Pirahy a Norte.	389,919	—	—	389,919
Ramal de Gambôa.	1,008	—	—	1,008
» de S. Diogo.	0,291	—	—	0,291
» de Angra dos Reis.	(c) 81,185	62,283	—	143,468
» de Paracamyby.	8,306	—	—	8,306
» de Paraopéba.	(d) 26,897	137,603	—	164,000
» de Jockey Club.	1,202	—	—	1,202
» da Penha.	1,179	—	—	1,179
» do Campinho.	0,449	—	—	0,449
» de Saladero.	1,305	—	—	1,305
» do Morro da Mina.	7,320	—	—	7,320
» Andrade Pinto.	8,383	—	—	8,383
» do Bangú.	2,403	—	—	2,403
» do Matadouro.	3,270	—	—	3,270
Circular de D. Clara.	1,662	—	—	1,662
Ligação — Engenho de Dentro.	1,945	—	—	1,945
BITOLA DE 1m,00.	1.235,614	161,644	61,399	1.458,657
Burnier a Pirapóra.	508,009	—	—	508,009
Chave Ziese a Parahyba.	156,537	—	—	156,537
Ramal de Porto Novo.	63,771	—	—	63,771

(a) Decreto n. 10.133, de 19 de março de 1913; (b) decreto n. 10.613, de 17 de dezembro de 1913; (c) Deodoro a Marangatiba; (d) Joaquim Murtinho a Camapuan.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			Total
	Em trafégo	Em construção	Com estudos aprovados	
Ramal de Santa Barbara.....	76,312	—	—	76,312
» de Montes Claros.....	(a) 77,101	114,900	61,899	253,400
» de Piranga.....	56,977	—	—	56,977
» de Bello Horizonte.....	14,343	—	—	14,343
» de Lima Duarte.....	(b) 14,695	35,369	—	50,064
» de Mariana.....	50,301	—	—	50,064
» de Deodoro.....	3,022	—	—	3,022
» de Santa Rita de Jacutinga....	(c) 39,993	11,375	—	61,368
Chave de Valença a Barra Longa.....	59,849	—	—	59,849
Ligação — Taboas a Commercio.....	17,705	—	—	17,705
Ligação — Governador Portella á Chave				
Barão de Vassouras.....	42,937	—	—	42,937
Circular da Pavuna.....	4,062	—	—	4,062
BITOLA MIXTA.....	81,785	—	—	81,785
Barra a Parahyba do Sul.....	3,148	—	—	3,148
Parahyba a Entre Rios.....	10,405	—	—	10,405
Juiz de Fora a Bemfica.....	13,461	—	—	13,461
Lafayette a Burnier.....	35,653	—	—	35,653
Alfredo Maia a S. Christovão.....	1,320	—	—	1,320
S. Christovão a Chave Ziese.....	8,080	—	—	8,080
Burnier á Metallurgica.....	9,718	—	—	9,718
RIO DO OURO:				
BITOLA DE 1m,00.....	126,339	—	—	126,339
Cajú a S. Pedro.....	59,900	—	—	59,900
Ramal de D. Anna Nery.....	1,202	—	—	1,202
» do Engenho de Dentro.....	2,070	—	—	2,070
» da Penha.....	6,515	—	—	6,515
» de Xerém e Sub-armal de Mantiquira.....	35,014	—	—	35,014
» do Registro.....	1,184	—	—	1,184
» do Tinguá.....	12,180	—	—	12,180
» de João Pinto.....	5,667	—	—	5,667
» da Represa.....	2,607	—	—	2,607
OSTE DE MINAS.....	1.485,716	205,714	—	1.691,430
BITOLA DE 0m,76.....	721,217	42,020	—	763,237
Sítio a Paraopéba.....	601,800	(d) 42,020	—	643,820

(a) Do kilometro 356,180 a Buenopolis; (b) Bemfica a Penido; (c) Juparanã a Barbosa Gonçalves; (d) Ramaes de Barbacena (10km,500 e Abaeté 21km,520); a construção destes ramaes foi iniciada e interrompida por falta de verba.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos approvados	Total
Ramal de Aguas Santas.....	11,800	—	—	11,800
» de Ribeirão Vermelho.....	42,000	—	—	42,000
» de Itapecerica.....	34,558	—	—	34,558
» de Claudio.....	26,194	—	—	26,194
» de Pitanguy.....	4,305	—	—	4,305
BITOLA DE 1m,00.....	749,188	163,694	—	912,882
Barra Mansa a Angra dos Reis.....	62,400	41,034	—	103,434
Lavras á Barra Mansa.....	285,251	—	—	285,251
Alvaro Botelho a Formiga e ramal de Itapecerica.....	136,110	49,629	—	185,739
Divinopolis a Bello Horizonte.....	155,816	—	—	155,816
Divinopolis a Porto Real.....	69,554	73,081	—	142,585
Ramal do Bom Jardim.....	12,456	—	—	12,456
» de Pará.....	27,601	—	—	27,601
BITOLA MIXTA.....	15,311	—	—	15,311
Ribeirão Vermelho a Lavras.....	9,311	—	—	9,311
Ribeirão Vermelho a Alvaro Botelho..	6,000	—	—	6,000
LORENA A ITAJUBÁ — BITOLA DE 1 metro.....	20,000	—	61,366	81,366
ITAPURA A PORTO ESPERANÇA — BITOLA DE 1m,00.....	337,000	—	—	337,000
CRUZ ALTA A SANTO ANGELO — BITOLA DE 1m,00.....	(a) 78,500	48,500	—	127,000
UBERABA A VILLA PLATINA — BITOLA DE 1m,00.....	—	—	275,423	275,423
S. PEDRO A PELOTAS — BITOLA DE 1m,00.....	—	—	466,800	466,800
S. PEDRO A S. LUIZ E RAMAL DE S. BORJA (c) — BITOLA DE 1m,00...	—	417,574	—	417,574
ALEGRETE A QUARAHY (b) — BITOLA DE 1m,00.....	—	117,600	—	117,600
S. SEBASTIÃO A SANT'ANNA DO LIVRAMENTO — BITOLA DE 1m,00..	—	159,900	—	159,900

(a) Cruz Alta a Rio Branco; (d) Pelo Decreto n. 11.691, de 25 de agosto de 1915, foi rescindido o contracto com João Corrêa e Irmão e o Banco da Provincia.

Designação das Estradas	Extensão em kilómetros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
BASILIO A JAGUARÃO — BITOLA DE 1m,00.	—	113,634	—	113,634
II—DE PROPRIEDADE DA UIÃO E ARRENDADAS				
MADEIRA-MAMORE':				
BITOLA DE 1m,00:				
Porto Velho a Guajará-Mirim.	364,281	—	—	364,281
REDE CEARÁ-PIAUHY — BITOLA DE 1m,00 (a)	758,864	169,000	1.129,129	2.056,993
BATURITE'	423,628	114,000	336,505	874,133
Fortaleza a Macapá.	(b) 413,482	51,000	165,577	630,059
Ramal de Maranguape.	7,246	—	—	7,246
» da Praia.	2,900	—	—	2,900
» de Icó.	—	5,000	40,768	45,768
» do Crato.	—	—	53,600	53,600
Fortaleza a Itapipoca.	—	58,000	76,560	134,560
SOBRAL.	335,236	56,000	792,624	1.182,860
Camocim a Therezina.	(c) 335,236	36,000	239,936	611,172
Crato a Cratheus.	—	—	217,220	217,220
Amarração a Campo Maior.	—	19,000	285,463	304,463
CENTRAL DO RIO GRANDE DO NORTE:				
BITOLA DE 1m,00:				
Natal a Caicó e Ramal de Macau.	144,318	(d) 65,000	35,695	245,013
REDE "GREAT WESTERN" — BITOLA DE 1m,00.	1.476,357	12,571	176,482	1.665,410
Natal a Itamatahy.	164,620	—	—	164,620
Conde d'Eu e prolongamento para Piauí.	194,633	12,571	113,651	320,855

(a) O Decreto n. 11.692, de 25 de agosto de 1915 declarou a caducidade do contracto de arrendamento, e, por aviso n. 119, de 31 do mesmo mez, foi assumida a administração da rede pela Inspectoria Federal das Estradas.

(b) Fortaleza a Iguatá, em construção; de Iguatá ao Cedro; (c) Camocim a Cratheus; (d) Sendo: 38 kilómetros de Lages a Caicó e 27 kilómetros de Lages a Macau.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			Total
	Em trafego	Em construcção	Com estudos aprovados	
Central de Pernambuco. Central a Flôres.	269,268	—	30,000	299,268
Ligação com a Recife a Limoeiro.	9,984	—	—	9,984
Timbaúba a Pilar.	39,230	—	—	39,230
Recife a S. Francisco.	124,739	—	—	124,739
Ligação com a Central de Pernambuco.	6,222	—	—	6,222
Sul de Pernambuco e ramal de União.	193,908	—	—	193,908
Central de Alagôas, ramal e prolongamento.	194,069	—	32,331	226,900
Ribeirão a Cortez.	28,657	—	—	28,657
Ribeirão a Barreiros.	55,695	—	—	55,695
Paulo Affonso. Piranhas a Jatobá.	115,136	—	—	115,136
Ramal de Campina Grande.	80,196	—	—	80,196
REDE DE VIAÇÃO FERREA DA BAHIA — BITOLA DE 1m,00.	1.708,543	442,825	1.808,049	3.958,917
Bahia ao Joazeiro.	575,440	—	—	575,440
Alagoínhas a Propriá e ramal de Capella.	440,173	—	—	440,173
S. Felix a Bandeira de Meilo.	254,600	—	—	254,600
Ramal de Feira de Sant'Anna.	45,060	—	—	45,060
Ramal Machado Portella.	13,400	—	—	13,400
Sub-ramal de S. Gonçalo.	3,600	—	—	3,600
Bah'a e Minas. Caravellas a Theophilo Ottoni.	376,270	—	—	376,270
Bomfim a Sítio Novo e ramaes.	—	177,492	182,122	359,614
Machado Portella a Carinhanha.	—	100,000	462,500	562,500
Bandeira de Mello a Brotas.	—	50,000	276,000	326,000
Cajueiro a Cipó.	—	—	102,600	102,600
Variante de S. Gonçalo.	—	10,925	—	10,925
Bom Jesus a Tremedal.	—	—	297,627	297,627
Theophilo Ottoni a Tremedal.	—	100,000	487,200	587,200
Variante do Cabrito.	—	3,908	—	3,908
PARANÁ — BITOLA DE 1m,00 (a).	407,614	—	—	407,614
NORTE DO PARANÁ (b):				
BITOLA DE 1m,00:				
Curityba a Rocinha.	43,397	—	—	43,397

(a) A sua extensão era de 416,995km, reduzida a 407,614, com a suppressão do ramal de Restinga Secca a Porto Amazonas, autorizada pelo aviso n.º 6, de 4 de janeiro de 1914; (b) Concessão estadual. Em virtude do decreto n.º 9.250, de 28 de dezembro de 1911, devia ser encampada, havendo, porém, sido adiada a encampação para quando o Governo julgar opportuno de conformidade com a clausula IV do contracto de 7 de agosto de 1915.

Designação das Estradas	Extensão em Kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
SANTA CATHARINA (a):				
BITOLA DE 1m,00:				
Blumenau a Hansa.....	69,700	—	83,179	152,879
D. THEREZA CHRISTINA — BITOLA LENSE (b):	118,096	—	—	118,096
Ramituba a Lauro Müller.....	111,100	—	—	111,100
Ramal de Laguna.....	6,996	—	—	6,996
RÉDE DE VIAÇÃO FERREA DO RIO GRANDE DO SUL — BITOLA DE 1 metro.				
Porto Alegre a Urugueyana e ramal do Paredão.....	766,238	—	—	766,238
Santa Maria a Marcelino Ramos.....	535,234	—	—	535,234
Cacequy a Rio Grande.....	490,037	—	—	490,037
Neustadt a Taquara.....	53,002	—	—	53,002
Couto a Santa Cruz.....	30,311	—	—	30,311
Montenegro a Caxias.....	116,592	—	—	116,592
Entroncamento a Sant'Anna do Livramento.....	158,564	—	—	158,564
Acceso á Margem do Taquary.....	2,108	—	—	2,108
Ramal fluvial de Pelotas.....	2,718	—	—	2,718
Ramal da Costa do Mar.....	17,281	—	—	17,281
ITAIQUY A S. BORJA — BITOLA DE 1 metro.				
ITAIQUY A S. BORJA — BITOLA DE 1 metro.....	123,930	—	—	123,930
GOYAZ — BITOLA DE 1m,00.....				
Formiga a Catalão.....	471,621	571,035	503,572	1.546,228
Araguary a Goyaz.....	(b) 238,258	275,559	86,183	600,000
Ramal da Goyandira a Catalão.....	(c) 216,122	72,910	—	649,623
» de Uberaba.....	23,241	—	—	23,241
» de Uberaba.....	—	222,566	50,798	273,364
RÉDE SUL-MINEIRA — BITOLA DE 1 metro.				
Cruzeiro a Santa Rita de Cassia.....	1.249,671	242,792	83,700	1.576,163
Ramal de Passos — Guaxupé Passos.....	(d) 532,566	51,514	—	584,080
Ramal de Passos — Guaxupé Passos.....	(e) 29,300	96,393	—	125,693

(a) As estradas de ferro do Paraná, Santa Catharina e Thereza Christina fazem parte da rede Paraná-Santa Catharina; (b) Formiga a S. Pedro Alcântara; (c) Araguay a Roncador; (d) Cruzeiro a São Sebastião do Paraíso; (e) Guaxupé a Cerrada.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Ramal de Campanha.	85,970	—	41,400	127,370
» de Alfenas.	7,578	—	42,300	49,878
Linha Sapucahy — Passa Tres ao Rio Eleuterio.	594,257	—	—	594,257
Ramal de Tres Corações a Lavras.	—	94,880	—	94,880
PROLONGAMENTO DA ESTRADA DE FERRO DE MARICÁ				
Bitola de 1m,00:				
Nho Peçanha a Iguaba Grande.	65,180	—	—	65,180
III — CONCEDIDAS PELA UNIÃO COM GARANTIA DE JURQS E SUBVENÇÃO KILOMETRICA				
TOCANTINS:				
BITOLA DE 1m,00:				
Cameté a S. João de Araguaya.	45,000	13,000	(a) 434,111	492,111
CAXIAS A CAJAZEIRAS — BITOLA DE 1m,00.	78,000	—	—	78,000
VICTORIA A MINAS — BITOLA DE 1 metro.	590,678	41,984	248,542	881,204
Victoria a Sant'Anna dos Ferros e ramal de Itabira.	443,162	41,984	248,542	733,688
Curralinho a Diamantina.	147,516	—	—	147,516
LEOPOLDINA RAILWAY — BITOLA DE 1m,00.				
Prólongamento da B. de Araruama.	185,322	—	—	185,322
Central de Macahé.	51,440	—	—	51,440
Central de Macahé.	42,629	—	—	42,629
Santo Eduardo a Moniz Freire.	91,253	—	—	91,253
S. PAULO-RIO GRANDE — BITOLA DE 1m,00.				
Itararé a Uruguay.	1.308,414	145,098	1.028,903	2.482,415
Linha da Serrinha.	883,205	—	—	883,205
Ramal de Paranapanema — Jaguariahyva a Ourinhos.	44,983	—	—	44,983
S. Francisco ao Rio Paraná.	(b) 53,001	6,999	158,914	218,914
Ramal de Guarapuava.	327,225	138,099	723,989	1.189,313
Ramal de Guarapuava.	—	—	146,000	146,000

(a) Decreto n. 10.240, de 28 de maio de 1913; (b) Jaguariahyva a S. José.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em tráfego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
NOROESTE DO BRASIL:				
BITOLA DE 1m,00:				
Baurú a Itapura.....	436,480	—	—	436,480
MOGYANA:				
BITOLA DE 1m,00:				
Jaguára a Araguay.....	281,118	—	—	281,118
SOROCABANA E ITUANA — BITOLA DE 1m,00:				
Capão Bonito a Porto Tibiriçá.....	576,447	118,740	167,826	863,013
Tatuhy a Itararé.....	(a) 326,400	118,740	167,826	612,966
	250,047	—	—	250,047
PROLONGAMENTO DA E. F. FUNTLENSE (d):				
BITOLA DE 1m,00:				
Arthur Nogueira a Padua Salles.....	42,000	—	—	42,000
MOGY DAS CRUZES A FAZENDA DO RIO CLARO (b) — BITOLA DE 1 metro:				
	—	19,500	—	19,500
S. PAULO A GOYAZ (d):				
BITOLA DE 1m,00:				
Monte Azul á Villa Olympia.....	39,790	—	—	39,790
DOURADO (b):				
BITOLA DE 1m,00:				
Porto Rangel a Ayrosa Galvão.....	40,000	—	—	40,000
ITARAPOAINA A BOM JESUS (b) — BITOLA DE 1m,00:				
	—	15,600	—	15,600
AMPARO INDUSTRIAL (b):				
BITOLA DE 1m,00:				
Vila Nova a Campos.....	—	20,000	—	20,000
BARREIROS A SERTÃOZINHO (b) — BITOLA DE 1m,00:				
	—	15,763	—	15,763

(a) Capão Bonito a Caramuru; (b) Goza de subvenção de 15 contos por kilometro.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
IV — CONCEDIDAS SEM GARANTIA DE JUROS				
"GREAT WESTERN":				
BITOLA DE 1m,00:				
Recife a Limoeiro e Timbaúba.....	141,055	—	—	141,055
LEOPOLDINA RAILWAY — BITOLA DE 1m,00.....	1.076,253	—	54,160	1.130,413
Porto Novo a Saude.....	375,940	—	—	375,940
Ramal de Vista Alegre a Leopoldina..	12,651	—	—	12,651
» de Sumidouro.....	91,959	—	—	91,959
Carangola — Campos a Porciuncula...	169,187	—	—	169,187
» — Ramal de Murundú a Santo Eduardo.....	20,626	—	—	20,626
» — Ramal de Itaperuna a Poço Fundo.....	33,536	—	—	33,536
Norte — Praia Formosa a Entroncamento.....	46,138	—	—	46,138
Victoria a Itapemirim.....	158,855	—	—	158,855
Itapemirim a Espera Feliz.....	146,177	—	—	146,177
Ramal de Coitinho a Castello.....	21,184	—	—	21,184
Capivary a Cabo Frio.....	—	—	54,160	54,160
CORCOVADO (a) — BITOLA DE 1m,00:	3,840	—	—	3,840
BANANAL:				
BITOLA DE 1m,00:				
Saudade a Bananal.....	28,000	—	—	28,000
REZENDE À BOCAINA:				
BITOLA DE 1m,00:				
Oliveira Botelho a Barreiro.....	38,810	—	—	38,810
PAULISTA — BITOLA DE 1m,00.....	308,875	14,340	26,000	349,215
Rio Claro a Araraquara.....	127,486	—	—	127,486
Ramal de Jahú.....	143,211	—	—	143,211
Rio Claro a Ityrapina.....	—	14,340	26,000	40,340
Ramal de Baurú.....	38,178	—	—	38,178
MOGYANA — BITOLA DE 1m,00.....	315,075	—	152,489	467,564
Ribeirão Preto a Jaguára.....	191,475	—	—	191,475
Ramal de Caldas.....	76,137	—	—	76,137

(a) Estrada de Ferro electrica com cremalheira.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Igarapava a Uberaba.....	47,463	—	—	47,463
Mogymirim a Santos e ramal.....	—	—	152,489	152,489
SOROCABANA E ITUANA:				
BITOLA DE 1m,00:				
Prolongamento para Santos.....	—	—	183,000	183,000
S. PAULO RAILWAY:				
BITOLA DE 1m,60:				
Santos a Jundiaby (a).....	139,466	—	—	139,466
QUARAHYM A ITAQUY — BITOLA DE 1m,00 (b).....	175,597	—	—	175,597
V— CONCEDIDAS PELOS ESTADOS				
ESTADO DO PARA:				
BRAGANÇA — BITOLA DE 1m,00.....	265,688	—	—	265,688
Belém a Bragança.....	233,173	—	—	233,173
Ramaes de Pinheiro e outros.....	32,515	—	—	32,515
BITOLA DE 0m,60:				
Ramaes de Benjamin Constant e Prata.....	40,600	—	—	40,600
ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE:	37,690	—	—	37,690
E. F. MOSSORO:				
BITOLA DE 1m,00:				
Porto Franco a Mossoró.....	37,690	—	—	37,690
ESTADO DE PERNAMBUCO:	38,156	—	—	38,156
BITOLA DE 1m,20:				
Recife a Caxangá.....	25,430	—	—	25,430
BITOLA DE 1m,40:				
Recife a Olinda e Beberibe.....	12,726	—	—	12,726

(a) Linha dupla; (b) A garantia de juros concedida a esta estrada cessou a 5 de maio de 1913; (c) Concedida pelo Estado a Albuquerque & C.; contracto de 25 de agosto de 1910.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos approvados	Total
ESTADO DA BAHIA.....	413,504	34,200	—	447,704
BITOLA DE 1m,00:				
Nazareth á Toca da Onça.....	194,920	—	—	194,920
Ramal de Amargosa.....	26,755	—	—	26,755
Santo Amaro e ramaes.....	81,000	11,000	—	92,000
Centro Oeste da Bahia.....	52,120	—	—	52,120
Ilhéos á Conquista.....	(a) 58,700	23,200	—	81,900
ESTADO DO RIO DE JANEIRO.....	1.106,335	—	—	1.106,335
LEOPOLDINA RAILWAY.....	934,967	—	—	934,967
BITOLA DE 1m,00:				
Nitheroy a Macuco.....	178,665	—	—	178,665
Ramal de Macahé.....	146,494	—	—	146,494
Ramal de Cantagallo.....	77,612	—	—	77,612
Imbetiba a Miracema.....	241,830	—	—	241,830
Araruama a Triumpho.....	40,105	—	—	40,105
Ramal de Magdalena.....	27,224	—	—	27,224
Campos a Santo Amaro.....	38,588	—	—	38,588
Campista... { Campos á Atafona.....	42,049	—	—	42,049
{ Martins Lage a Colomins..	13,730	—	—	13,730
Grão-Pará... { Mauá a São José do Rio	91,809	—	—	91,809
{ Preto.....	36,861	—	—	36,861
{ Areal a Piracema.....				
MARICA':				
BITOLA DE 1m,00:				
Porto das Neves a Nilo Peçanha.....	65,900	—	—	65,900
THEREZOPOLIS:				
BITOLA DE 1m,00:				
Piedade a Therezopolis.....	35,520	—	—	35,520
AGRICOLA DE QUISSAMA — BITOLA DE 1m,00.....	34,000	—	—	34,000
UZINA BARCELLOS A S. BIENTO — BITOLA DE 1m,00.....	22,730	—	—	22,730
a) Até Itabuna,				

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
UZINA DAS DORES A S. SEBASTIÃO — BITOLA DE 1m,00.....	11,000	—	—	11,000
RAMAL DO PORTO DA MADAMA — BITOLA DE 1m,00.....	2,218	—	—	2,218
ESTADO DE MINAS GERAES	800,753	80,803	177,197	1.058,753
LEOPOLDINA RAILWAY — BITOLA DE 1m,00.....	736,755	12,803	—	749,558
Ponte Nova ao Matipó.....	(a) 77,234	12,803	—	90,037
Recreio ao Manhuassú.....	266,540	—	—	266,540
Ramal de Pirapetinga.....	31,261	—	—	31,261
Cysneiros a Paraokena.....	17,738	—	—	17,738
Patrocínio a S. Paulo.....	17,688	—	—	17,688
Cataguazes a Mirahy.....	36,100	—	—	36,100
Sereno a João Pinheiro.....	12,630	—	—	12,630
Piracema á Ligação (b).....	156,684	—	—	156,684
Guarany a Pomba.....	27,469	—	—	27,469
Furtado de Campos a Juiz de Fora.....	67,841	—	—	67,841
Sub-ramal de Mar de Hespanha.....	25,570	—	—	25,570
PARAOPEBA — BITOLA DE 1m,00.....	12,000	—	—	12,000
ESTRADAS DE FERRO FEDERAES BRASILEIRAS — BITOLA DE 1m,00..	51,998	—	100,500	152,498
Sub-ramal de S. José do Paraíso.....	51,998	—	—	51,998
Ouro Fino a Belo Horizonte.....	—	—	100,500	100,500
PARACATU				
BITOLA DE 1m,00:				
Murtinho de Campos a Dôres do In- dayá.....	—	60,000	76,697	136,697
RAPOSOS A MORRO VELHO — Bi- TOLA DE 1m,00.....	—	8,000	—	8,000
ESTADO DE S. PAULO	4.072,292	312,695	115,920	4.501,177
PAULISTA	851,898	86,460	—	938,358
BITOLA DE 1m,60.....	281,022	86,460	—	367,482
Jundiahy a Descalvado.....	223,773	—	—	223,773
Ramal de Rio Claro.....	16,875	—	—	16,875
» Santa Veridiana.....	40,374	—	—	40,374

(a) Ponte Nova a S. Pedro dos Ferros; (b) A ponte está a 12,981 metros distante de Entre Rios.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos aprovados	Total
Nova Odessa a Piracicaba.....	—	46,120	—	46,120
Rio Claro a Ityrapina.....	—	40,340	—	40,340
BITOLA DE 1m,00.....	520,468	—	—	520,468
Araraquara a Barretos.....	204,114	—	—	204,114
Ramal de Agudos.....	120,552	—	—	120,552
> de Mogy-Guassú.....	92,711	—	—	92,711
> de Agua Vermelha.....	62,976	—	—	62,976
> de Ribeirão Bonito.....	40,115	—	—	40,115
BITOLA DE 0m,60.....	50,408	—	—	50,408
Ramal de Santa Rita.....	36,568	—	—	36,568
> de Descalvado.....	13,840	—	—	13,840
MOGYANA.....	1.093,189	—	115,920	1.209,109
BITOLA DE 1m,00.....	1.008,695	—	115,920	1.124,615
Campinas a Ribeirão Preto.....	316,242	—	—	316,242
Ramal de Amparo.....	48,019	—	—	48,019
> de Socorro.....	31,630	—	—	31,630
> de Itapira.....	50,000	—	—	50,000
> do Pinhal.....	36,474	—	—	36,474
> de Vargem Grande e prolongamento.....	19,516	—	(a) 43,940	63,456
> de Mocóca e sub-ramal de Boiada.....	72,115	—	29,700	101,815
Ramal de Guaxupé.....	(b) 44,806	—	(c) 42,280	87,086
> de Santos Dumont a Cajurú..	60,000	—	—	60,000
> de Sertãozinho e ligação com a Paulista.....	41,181	—	—	41,181
> de Santa Rita do Paraiso.....	156,700	—	—	156,700
S. Simão a Ribeirão Preto.....	120,600	—	—	120,600
Ligação com a Paulista — Monteiros a Guataparã.....	11,412	—	—	11,412
BITOLA DE 0m,60.....	84,494	—	—	84,494
Ramal de Serra Negra.....	40,198	—	—	40,188
> de Cravinhos e prolongamento.....	28,662	—	—	28,662
Sub-ramal de Jandaia.....	15,644	—	—	15,644
SOROCABANA E ITUANA.....	888,979	—	—	888,979
BITOLA DE 1m,00.....	888,979	—	—	888,979

(a) Prolongamento para Espírito Santo do Rio do Peixe; (b) Inclusive o trecho mineiro; (c) Itahyquára a Santo Antonio da Barra.

Designação das Estradas	Extensão em kilometros			
	Em trafego	Em construção	Com estudos approvados	Total
S. Paulo a Baurá.....	438,439	—	—	438,439
Ramal de Tatuhy.....	21,803	—	—	21,803
> de Tieté.....	8,069	—	—	8,069
> de Pirajú.....	25,380	—	—	25,380
> de Porto Martins e Araquá.....	36,950	—	—	36,950
Mayrink a S. Pedro.....	227,006	—	—	227,006
Ramal de Jundiáhy.....	43,100	—	—	43,100
> de João Alfredo.....	17,428	—	—	17,428
> do Rio Pardo.....	23,890	—	—	23,890
Itaicy a Campinas.....	33,661	—	—	33,661
Ramal de Itatinga.....	13,253	—	—	13,253
S. PAULO RAILWAY.....	107,694	—	—	107,694
BITOLA DE 1m,00.....	107,694	—	—	107,694
Campo Limpo a Vargem.....	76,910	—	—	76,910
Ramal de Caetuba a Piracaia.....	30,784	—	—	30,784
S. PAULO-GOYAZ—BITOLA DE 1m,00..	91,642	14,000	—	105,642
Bebedouro a Monte Azul.....	30,642	—	—	30,642
Bebedouro a Ibitiúva.....	20,000	—	—	20,000
Passagem a Viradouro.....	41,000	14,000	—	55,000
S. PAULO-MINAS—BITOLA DE 0m,60..	136,600	—	—	136,600
Bento Quirino a S. Sebastião do Pa- raíso.....	(a) 136,600	—	—	136,600
ITATIBENSÊ:				
BITOLA DE 1m,00:				
Louveira a Itatiba.....	20,097	—	—	20,097
ARARAQUARA (b) — BITOLA DE 1 metro.....	267,136	13,000	—	280,136
Araraquara a S. José do Rio Preto....	228,136	—	—	228,136
Ramal de aSnta Josepha — Sylvania a Tabatinga.....	(c) 39,000	13,000	—	52,000
DOURADO.....	233,368	—	—	233,368
BITOLA DE 1m,00.....	109,368	—	—	109,368
Ribeirão Bonito a Bariry.....	83,248	—	—	83,248
Tabatinga a Itapolis.....	26,120	—	—	26,120

(c) Sendo 106,000 kilometros até Morro da Mesa, no Estado de S. Paulo, e 81 kilometros até S. Sebastião, no Estado de Minas; (b) Comp. E. F. Norte de S. Paulo; (c) Sylvania a Curupá.

<i>Designação das Estradas</i>	<i>Extensão em kilometros</i>			<i>Total</i>
	<i>Em trafego</i>	<i>Em construção</i>	<i>Com estudos aprovados</i>	
BITOLA DE 0m,60:				
Ribeirão Bonito a Ibitinga.....	124,000	—	—	124,000
FUNILENSE:				
BITOLA DE 1m,00:				
Carlos Botelho a Arthur Nogueira.....	52,263	—	—	52,263
SANTOS A SANTO ANTONIO DO JUQUILA:				
BITOLA DE 1m,00:				
Santos a Juquiá.....	159,482	—	—	159,482
RAMAL FERREO CAMPINEIRO:				
BITOLA DE 0m,60:				
Campinas a Cabras e ramal.....	41,444	—	—	41,444
TRAMWAY DA CANTAREIRA.....	43,000	—	—	43,000
BITOLA DE 0m,60:				
Mercado á Cantareira.	25,000	—	—	25,000
Ramal de Guapira.....	18,000	—	—	18,000
TRAMWAY ELECTRICO DE SANTO AMARO:				
BITOLA DE 1m,44:				
Domingos de Moraes á Represa do Guapiranga.	10,500	2,660	—	13,160
MELHORAMENTOS MONTE ALTO:				
BITOLA DE 1m,00:				
Ibitirama a Monte Alto.....	9,000	—	—	9,000
JABOTICABAL:				
BITOLA DE 1m,00:				
Jaboticabal ao Kílometro 36,400 (a)....	26,000	10,400	—	36,400

(a) Jaboticabal a Lusitania.

<i>Designação das Estradas</i>	<i>Extensão em kilometros</i>				
	<i>Em trafego</i>	<i>Em construção</i>	<i>Com estudos approvados</i>	<i>Total</i>	
BRASILIAN RAILWAY:					
BITOLA DE 1m,00:					
Juqujá á Barra do Juqujá.....	—	24,287	—	24,237	
CAMPOS DO JORDÃO:					
BITOLA DE 1m,00:					
Pindamonhangaba á Villa Jaguaribe...	—	46,760	—	46,760	
SUL PAULISTA:					
BITOLA DE 1m,00:					
Villa Leopoldina a Juquitibá.....	—	85,720	—	85,720	
PERU'S-PIRAPORA—BITOLA DE 0m,60.	16,000	29,728	—	45,728	
AGRICOLA A FAZENDA DUMONT:					
BITOLA DE 0m,60:					
Ribeirão Preto a Dumont.....	24,000	—	—	24,000	
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL.....	11,250	—	—	11,250	
PORTO ALEGRE A TRISTEZA:					
BITOLA DE 1m,00.....	11,250	—	—	11,250	
RESUMO					
Pertencentes á União..	{ Administradas pela União..	4.886,447	1.799,087	1.100,888	7.786,422
	{ Arrendadas..	9.173,657	1.502,723	8.819,806	14,486,186
Concedidas pela União..	{ Com garantia de juros ou subyn. klotrica..	3.623,249	389,685	1.879,382	5.892,316
	{ Sem garantia de juros..	2.226,971	14,340	415,649	2.656,960
Concedidas pelos Estados.....	6.786,268	427,968	293,117	7.507,353	
Totales.....	26.646,592	4.133,803	7.508,842	38.289,237	

AVISO N. 1 — DE 3 DE JANEIRO DE 1916

Nega permissão á *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien* para deixar de importar material rodante para a E. F. Central da Bahia.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 1 — Rio de Janeiro, 3 de janeiro de 1916.

Em solução á materia do vosso officio n. 688/S, de 23 de dezembro ultimo, e de conformidade com as informações delle constantes, declaro-vos, para os devidos fins, que resolvo indeferir o requerimento em que a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien* pede permissão para deixar de importar o material rodante que a mesma companhia foi autorizada a transferir da Estrada de Ferro Central da Bahia para a da E. de F. Bahia e Minas, convido que essa Inspectoria marque o prazo improrrogavel de seis mezes para ser importado o referido material.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO LEGISLATIVO N. 3.081 — DE 5 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza o Governo a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, credito especial de 2.044:520\$476, destinado a solver compromissos assumidos pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, até 31 de dezembro de 1914.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução séguinte:

Art. 1º. E' o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, o credito especial de réis. 2.044:520\$476, destinado a solver compromissos assumidos pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, até 31 de dezembro de 1914, sendo: 602:008\$833, para pagamento de contas de fornecimentos de material e 1.442:511\$643, para o de serviços executados até aquella data.

Art. 2º. Revogam-se as leis e disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 5 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO LEGISLATIVO N. 3.083 — DE 5 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza o Governo a abrir, pelos Ministerio da Viação e Obras Publicas e da Justiça e Negocios Interiores, diversos creditos especiaes, para occorrer a pagamentos concernentes ás estradas de Ferro Central do Brasil e Cruz Alta á foz do Ijuhy, e ao Palacio da Presidencia da Republica; e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

Art. 1.º. E' o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, os creditos especiaes seguintes:

1.º, da importancia de 24.061:672\$154, para o pagamento de servicos de prolongamento e ramaes, executados na secção de construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, assim discriminados:

a) prolongamento da bitola larga para Bello Horizonte, réis 14.289:588\$199;

b) Currallinho a Montes Claros, 1.018:288\$071;

c) Pirapora a Belem do Pará, 211:972\$921;

d) Itacurussá a Angra dos Reis, 3.677:667\$724;

e) Rede Fluminense, 2.501:558\$372;

f) Livramento a Piranga, 314:074\$207;

g) Ouro Preto a Ponte Nova, 1.339:417\$545;

h) Sabará á cidade de Ferros, 100:733\$681;

i) para aquisição do material, 608:366\$434.

2.º, da importancia de 4.651:805\$991, para pagamento do excesso de pessoal e material de 1914, sendo: 1.529:550\$554, para pessoal e 3.122:225\$447, para material, conforme o officio da directoria n. 456, de 6 de maio de 1915;

3.º, da importancia de 606:375\$859, para liquidação de contas do exercicio de 1904 a 1913, conforme o officio da directoria numero 1.882, de 30 de dezembro de 1914;

4.º, da importancia de 4.391:633\$866, para a conclusão das obras do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil para Bello Horizonte, em virtude de tarefas e contractos;

5.º, da importancia de 500 contos de réis, para conclusão do trecho da estação Rio Branco á villa de Santo Angelo, na Estrada de Ferro Cruz Alta á Foz do Ijuhy.

Art. 2.º. E' igualmente autorizado o Poder Executivo a abrir, pelo Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, o credito de 32:987\$829, para pagamento a José Silva & C., de materiaes por estes fornecidos no anno de 1913 e destinados ao Palacio da Presidencia da Republica.

Art. 3º. Logo que sejam effectuados os pagamentos de que tratam o art. 1º, ns. 1, 2 e 3 e o art. 2º, o Poder Executivo providenciará para que sejam remettidos, em original, ao Ministerio Publico todos os documentos relativos a taes pagamentos afim de ser promovida, sem perda de tempo, a responsabilidade civil e criminal das pessoas que forem achadas em culpa, sejam ou não funcionarios publicos.

Art. 4º. Serão considerados nullos, para todos os efeitos, contractos e ajustes de qualquer natureza celebrados com as repartições publicas ou agente do Poder Executivo, sempre que dos mesmos não constar, como parte integrante, o dispositivo legal que os houver autorizado.

Paragrapho unico. A nullidade de taes contractos e ajustes ou dos actos praticados com inobservancia das leis, não obsta a responsabilidade dos funcionarios publicos que tomarem parte nos primeiros ou praticarem os segundos.

Art. 5º. Revogam-se as leis e disposições em contrario.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.

A. Tavares de Lyra.

Carlos Maximiliano Pereira dos Santos

DECRETO LEGISLATIVO N. 3.084 — DE 5 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza o Governo a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, o credito especial de 10:860\$357, para occorrer á despeza de desapropriação do immovel sito á rua Honorio n. 1, nesta Capital.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte resolução:

Artigo unico. E' o Poder Executivo a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, o credito especial de 10:860\$357, para occorrer á despeza de desapropriação do immovel sito á rua Honorio n. 1, nesta Capital; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 5 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.

A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.864 — DE 5 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 10:860\$357, para occorrer á despeza de desapropriação do immovel sito á rua Honorio n. 1, nesta Capital.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do decreto legislativo n. 3.084, desta data, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 10:860\$357, para occorrer á despeza de desapropriação do immovel sito á rua Honorio n. 1, nesta Capital.

Rio de Janeiro, 5 de Janeiro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.865 — DE 5 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 2.044:520\$476, destinado a solver compromissos assumidos pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, até 31 de dezembro de 1914.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do decreto legislativo n. 3.081, desta data, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 2.044:520\$476, destinado a solver compromissos assumidos pela Estrada de Ferro Oeste de Minas, até 31 de dezembro de 1914, sendo: 602:008\$833 para pagamento de contas de fornecimentos de material, e 1.442:511\$643 para o de serviços executados até aquella data.

Rio de Janeiro, 5 de Janeiro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 3 — DE 7 DE JANEIRO DE 1916

Cede ao Ministerio da Agricultura doze kilometros de trilhos e desvios do material existente na Bahia para ligar estabelecimentos agricolas ás linhas da *Great Western*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 3 — Rio de Janeiro, 7 de janeiro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effectos, que, attendendo ao que solicitou o Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio nos

avisos ns. 260 e 276, de 26 de novembro e 13 de dezembro ultimos, e tendo em vista as informações que prestastes em officio n. 9418, de 27 deste ultim mez, resolvo autorizar que do material usado, existente no Estado da Bahia, seja feita áquelle Ministerio a cessão de 12 kilometros de trilhos e oito desvios completos, de que o mesmo tem necessidade para ultimar a ligação de estabelecimentos agricolas de Pernambuco ás linhas da Companhia *Great Western of Brasil Railway*.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

LEI N. 3.089 — DE 8 DE JANEIRO DE 1916

Fixa a despeza geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil para o exercicio de 1916

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a lei seguinte:

Art. 1º. A despesa geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil, no exercicio de 1916, é fixada em 84.365:086\$786, ouro, e 405.266:062\$188, papel, e a com applicação especial em 4.584:700\$, papel, na forma especificada nos artigos seguintes:

Art. 87. O Presidente da Republica é autorizado a despende pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, com os serviços designados nas seguintes verbas, a quantia de 11.066:045\$136, ouro, e a de 120.606:571\$431, papel, e por conta da renda da Caixa de Portos e Fundos Especiales a quantia de 4.584:700\$, papel:

Ouro

Papel

1. Secretaria de Estado. No "Pessoal" diminuida de 16:000\$, sendo 6:000\$ na sub-consignação destinada á representação do Ministro e 10:000\$ na sub-consignação "Gratificações regulamentares aos empregados, de accordo com o art. 91 do regulamento em vigor" (48); e, no "Material", de 2:000\$, na sub-consignação "Despezas miudas e de prompto pagamento".	692:474\$000
--	--------------

5. Garantia de juros.....	8.674:072\$770	1.993:780\$056
---------------------------	----------------	----------------

6. Estradas de Ferro Federaes:

I. Estrada de Ferro Central do Brasil:

Pessoal titulado da administração central, trafego, movimento, locomoção, via-permanente e contabilidade, 9.416:700\$000.

Primeira divisão — Administração central:

Abonos para despeza de viagem dos fiéis de pagadoria, quando no interior, réis 8:000\$000;

Adicionaes de 10, 20, 30 e 40 %, 42:000\$000;

Adicional de 10 % quebras para os fiéis de thesoureiro, 12:000\$000;

Pessoal jornaleiro, réis..... 250:000\$000.

Segunda divisão — Trafego:

Adicionaes de 10 % aos fiéis, recebedores e conferentes, desempenhando o cargo de bilheteiros, 8:800\$000;

Adiiconaes de 10, 20, 30 e 40 %, 220:000\$000;

Adicionaes de 20 % (zonas insalubres), 42:000\$000;

Alugueis de casas e abonos em caso de remoção, réis..... 80:000\$000;

Pessoal jornaleiro, réis..... 3.500:000\$000.

Terceira divisão — Movimento:

Adicionaes de 10, 20, 30 e 40 %, 283:000\$000;

Adicionaes de 20 % (zonas insalubres), 30:000\$000;

Diaria dos empregados nos trens, quando em serviço no interior, 80:000\$000;

Ouro

Papel

Pessoal jornalheiro, réis.....
2.150:000\$000.

Quarta divisão — Locomoção:

Abonos para alugueis de casa,
10:000\$000;
Adicionaes de 10, 20, 30 e
40 %, 310:000\$000;
Adicional de 20 % (zonas in-
salubres, 45:000\$000;
Premios de economia de car-
vão, 30:000\$000;
Pessoal jornalheiro, réis.....
6.200:000\$000.

Quinta divisão — Via perma-
nente

Pessoal extraordinario e ron-
das, 500:000\$000;
Abono para alugel de casas,
10:000\$000;
Adicionaes de 10, 20, 30 e
40 %, 97:800\$000;
Adicional de 20 % (zonas in-
salubres), 45:000\$000;
Abonos para despeza de via-
gem, 10:000\$000;
Pessoal jornalheiro, réis.....
5.500:000\$000.

Sexta divisão — Contabili-
dade:

Addicionaes de 10, 20, 30 e
40 %, 65:000\$000;
Abonos para despezas de via-
gem, 5:000\$000;
Addidos (construcção), réis..
189:500\$000;
Pessoal jornalheiro, réis.....
185:000\$000.

Material:

Primeira divisão, 75:000\$000;
Segunda divisão, 230:000\$000;
Terceira divisão, 730:000\$000;
Quarta divisão, 4.500:000\$000;
Quinta divisão, 2.650:000\$000;
Sexta divisão, 90:000\$000.

Ouro

Papel

Eventuaes (inclusive abonos por accidentes e licença de pessoal jornalero), réis... 250:000\$000	
Combustivel, 12.000:000\$000.	
Total da verba.....	49.549:800\$000
II. Estrada de Ferro Oeste de Minas:	
Substituida a tabella pela seguinte:	
"Pessoal". Como na proposta, augmentada de réis..... 372:185\$, para pessoal jornalero, 3.000:000\$000;	
"Material". Para combustivel e para aquisição de lenha directamente aos industriaes situados á margem das linhas da estrada, réis 500:000\$; para o necessario ao serviço de todas as divisões, inclusive as despesas com a remoção ou aproveitamento do material de officinas já adquirido, 700:000\$; para conclusão das obras do ramal de Abaeté, 200:000\$; eventuaes, 60:000\$000.	
Total da verba.....	4.460:000\$000
III. Estrada de Ferro Itapura a Corumbá:	
"Pessoal" e "Material".....	2.800:000\$000
IV. Rede de Viação Ferrea Cearense:	
"Pessoal" e "Material".....	1.800:000\$000
11. Inspectoria Federal das Estradas. Augmentada de réis.. 9:600\$ pelo restabelecimento do cargo de secretario, constante da tabella da verba 11* do art. 29 da lei numero 2.924, de 5 de janeiro de 1915 (50).	1.692:847\$357
14. Eventuaes.....	110:000\$000

Art. 88. Fica o Presidente da Republica autorizado:

.....

III. A entrar em accôrdo com os actuaes contractantes das construcções de estradas de ferro, portos e obras publicas, com o intuito de reduzir os encargos do Thesouro, podendo prorogar o prazo para a conclusão das obras ou suspender as que possam ser adiadas, rescindir os contractos que já estejam em execução, ou deixar de celebrar aquelles que, devidamente autorizados, ainda se estejam processando, harmonizar clausulas contractuaes, sem que de nada disso advenha augmento de onus para o Thesouro supprimir a construcção de linhas ou trechos de linhas e limitar, da melhor forma, a responsabilidade do mesmo Thesouro, no maximo de onus até agora decorrente dos depositos autorizados e effectuados em relação ás obras sujeitas a esse regimen, indemnizar os interessados dentro dos limites das leis em vigor e abrir os necessarios creditos.

Poderá igualmente, no accôrdo com os arrendatarios de estradas de ferro e sempre sem augmento de onus actual para o Thesouro e conservadas as vantagens actuaes das emprezas arrendatarias, autorizar, pela só modificação dos contractos, o respectivo prolongamento e alterações no traçado das linhas;

IV. A encampar a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, incorporando-a á Itapura-Corumbá e arrendal-a a quem mais vantagens offerecer, fazendo as necessarias operações de credito;

V. A entrar em accôrdo com a *Leopoldina Railway*, afim de que seja construida, sem onus para a União e sem favores, a ligação das linhas de Cantagalo, Grão Pará e Norte, passando por Magé ou suas immediações e a ligação do ramal de Leopoldina com a linha de Entre Rios a Ligação, no ponto que julgar mais conveniente, bem como a de Manoel de Moraes a Macuco, no Estado do Rio de Janeiro, e o prolongamento do ramal de Leopoldina, até Furtado de Campos.

.....

XI. A reduzir nas estradas de ferro da União e navios do Lloyd o frete para os productos da lavoura e das industrias conexas, para o gado de qualquer especie e para os productos da industria agro-pecuaria e a entrar em accôrdo, para idéntica redução, com as estradas de ferro e companhias de navegação que gozarem de garantias de juros, subvenção ou favores da União;

XII. A conceder uma estrada de ferro, sem onus para a União, no trecho comprehendido entre a villa de Alexandria, no Rio Grande do Norte e a cidade de Souza, na Parahyba, em prolongamento á Estrada de Ferro Estadual de Mossoró á Alexandria no primeiro daquelles Estados.

.....

XV. A conceder, sem onus algum para a União, á Companhia do Porto e Estrada de Ferro Nordeste de S. Paulo uma estrada

de ferro que, partindo de Ubatuba e passando por Taubaté, no Estado de S. Paulo, termine em Paraisópolis, no Estado de Minas, nos mesmos termos da lei n. 2.943, de 6 de janeiro de 1915, arts. 1º e 2º. A conceder á mesma companhia a construção, uso e gozo do porto de Ubatuba, pelo mesmo prazo da estrada de ferro e nos termos da autorização constante do n. 14 deste artigo, referente ao porto de Ilhéos;

.....
XVII. A abrir o credito de 2.200:000\$ para a liquidação das contas da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, resultantes de despesas e compromissos nos exercicios anteriores.

.....
XIX. A entrar em accôrdo com a Companhia S. Paulo-Rio Grande para o fim de reduzir á metade o prazo fixado no respectivo contracto, conforme a ultima revisão de 24 de Julho de 1915, para a terminação da construção do ramal de Jaguarihyva á Colonia Mineira, a partir do kilometro 60;

XX. A despendar até a quantia de 2.689:469\$904, em dous exercicios, por conta da emissão autorizada pela lei n. 2.986, de 28 de Agosto do corrente anno, com a construção da ponte sobre o rio Paraná, na Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, entrando em accôrdo com a Companhia da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil para adquirir, pelo modo que julgar mais conveniente, a superestrutura metalica da ponte, uma vez verificada a sua resistencia e sem prejuizo da liquidação de contas entre o Governo e a mesma companhia, pelas obrigações a que essa ficou sujeita nos termos do seu contracto de 1908;

XXI. A alienar ou arrendar em concurrencia publica a Estrada de Ferro Oeste de Minas, assim como a entrar em accôrdo com a Camara Municipal de Lavras sobre a venda ou arrendamento dos bondes electricos da mesma cidade.

.....
Art. 96| As empresas de estradas de ferro, navegação e portos, com ou sem garantias de juros, subvenção ou fiança e bem assim as arrendatarias de estradas e portos de propriedade da União, não poderão incorporar qualquer despesa ao respectivo capital senão depois de effectivamente realizada e depois de verificada e approvada pelo Governo.

§ 1º. Para a verificação das rendas e despesas publicas, resultantes dos serviços de estradas e portos das despesas a serem levadas á conta de capital, bem como para a fiscalisação dos lançamentos relativos á renda bruta ou á receita e despesas annuaes, afim de se determinar tanto a receita bruta como a receita liquida, para os effectos de redução de tarifas ou apuração de lucros, as empresas mencionadas neste artigo continuam obrigadas a proporcionar ao Governo da União, mediante ordem directa do ministro, por intermedio das repartições competentes, os esclarecimentos de que estas possam precisar, franqueando-lhes o exa-

me dos seus livros e documentos, sempre que as mesmas repartições o reclamarem.

§ 2º. A's empresas que se recusarem ao cumprimento das obrigações impostas no paragrapho anterior, o Governo Federal poderá impôr multas de 2:000\$ até 10:000\$, para cada recusa sem prejuizo do direito de promover contra ellas a acção de exhibição integral dos livros e documentos, ficando, neste caso, sujeitos ás comminações do art. 223, do decreto n. 848, de 11 de outubro de 1890, os directores, superintendentes ou gerentes, que recusarem a apresentação.

Art. 98. Fica o Poder Executivo autorizado a rever o contracto de que trata o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, celebrado com a antiga Companhia Viação Ferrea Sapucahy, para o fim de separar os serviços actualmente a cargo da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, ficando esta como concessionaria e arrendataria dos prolongamentos constantes do n. III, letras a e b da clausula I do precitado decreto n. 7.704, pelos prazos de arrendamento e construcção, e pela mudança de traçado que forem determinados pelo Governo.

Paragrapho unico. A Companhia Mogyana é, porém, obrigada a completar o capital necessario á construcção dos alludidos prolongamentos, seja qual fôr o preço da unidade, sem garantia de juros ou subvenção kilometrica, sem augmento de privilegio de zona ou de outra qualquer vantagem pecuniaria, ainda que indirecta.

Art. 101. As publicações e impressões necessarias ao serviço do Ministerio da Viação e Obras Publicas e repartições ao mesmo subordinadas serão feitas na Imprensa Nacional e *Diario Official*.

Art. 102. Fica reduzido a 20 o numero dos engenheiros de 1ª classe e a 30 o dos engenheiros de 2ª classe da Inspectoria Federal das Estradas.

Paragrapho unico. Essa redução se dará á proporção que forem vagando os cargos actuaes os quaes não serão providos enquanto excederem dos numeros mencionados neste artigo.

Art. 104. E' o Governo autorizado:

1º. A abrir, no exercicio de 1916, creditos supplementares, até o maximo de 6.000:000\$, ás verbas indicadas na tabella que acompanha a presente lei. A's verbas "Soccorros publicos" e "Exercicios findos" poderá o Governo abrir creditos supplementares em qualquer mez do exercicio, contanto que sua totalidade computada com a dos demais creditos abertos não exceda do maximo fixado,

respeitada, quanto á verba "Exercícios findos", a disposição da lei n. 3.230, de 3 de setembro de 1884, art. 11. No maximo fixado por este artigo não se comprehendem os creditos abertos aos numeros 5, 6, 7 e 8 do orçamento do Ministerio do Interior e numeros 1, 2, e 4 do orçamento do Ministerio da Fazenda.

.....

Art. 116. É inteiramente vedada, sob pena de responsabilidade, a expedição de ordem ou aviso de pagamento de qualquer quantia por conta da consignação que não corresponda á despesa feita, assim como é prohibida a remuneração ou gratificação de serviços que não estejam previstos em lei de orçamento.

Taes ordens ou avisos serão, em todos os casos, acompanhados da especificação da despesa e da indicação da consignação orçamentaria que a autorizam.

.....

Art. 118. As publicações e impressões necessarias ao serviço dos Ministerios e repartições subordinadas, inclusive das secretarias do Congresso Nacional, excepção feita da Directoria Geral de Estatística, da Bibliotheca Nacional, do Archivo Publico e dos estados maiores da Guerra e da Marinha, serão feitas na Imprensa Nacional e *Diario Official*, por conta da propria Imprensa.

.....

Art. 129. Nenhuma companhia, empresa ou parte contractante com o Governo poderá usar de recurso de multas que lhe hajam sido impostas, de accordo com os seus respectivos contractos, sem prévio pagamento ou recolhimento das mesmas multas.

.....

Art. 132. Ficam incorporados á legislação em vigor os dispositivos constantes dos arts. 104, 106, 107, 108, 110, 113, 114, 115, 119, 121, 123, 125, 126 e 127 da lei n. 2.934, de 5 de janeiro de 1915, e seus respectivos paragraphos, com as modificações e accrescimos seguintes:

I) A accepção de cargo ou função publica effectiva, por parte do funcionario que já exerça outra, em qualquer serviço ou repartição federal, importará *ipso facto* na perda de todos os direitos, regalias e vantagens de que gosava anteriormente como funcionario, excepto a contagem de tempo de serviço para aposentadoria do novo cargo, si, de accordo com o respectivo regulamento ou lei especial, a ella tiver direito.

§ 1º. Não estão incluídas nesta disposição as funções decorrentes de mandatos electivos. Nesta hypothese, porém, o funcionario não poderá accumular os subsidios e os vencimentos, a saber:

Si o mandato fór de Presidente ou Vice-Presidente da Republica, governador ou presidente, vice-governados ou vice-presidente de Estado, durante a vigencia do mandato;

Si de senador ou deputado federal, representante ao Congresso do Estado ou intendente municipal no Distrito Federal, durante as sessões legislativas.

§ 2º. Os funcionarios que aceitarem commissões do Governo da União ou dos Estados, com licença do Governo Federal, perderão todos os vencimentos durante o exercicio das mesmas commissões, só contando o tempo para a aposentadoria si a commissão fôr federal;

II) Os logares de chefes de serviço só poderão ser exercidos em commissão;

III) Nenhum funcionario publico jubilado, reformado ou aposentado poderá ser nomeado para qualquer logar dos quadros das repartições publicas;

IV) Nenhum funcionario publico, effectivo ou addido, em disponibilidade ou aposentado poderá ser procurador de partes perante qualquer repartição administrativa;

V) Aos funcionarios publicos é vedado fazer contractos com o Governo directa ou indirectamente por si ou como representante de outrem, dirigir bancos, companhias, emprezas ou estabelecimentos, sejam ou não subvencionados pelo Governo da União salvo excepções indicadas em leis especiaes, requerer ou promover a concessão de privilegios, garantias de juros ou outros favores semelhantes, excepto privilegio de invenção propria;

VI) O processo dos exames de invalidez para os effectos da aposentadoria obedecerá ao regulamento que baixou oem o decreto n. 11.447, de 20 de janeiro de 1915.

Paragrapho unico. Para verificar a invalidez do funcionario em actividade, addido ou em disponibilidade, poderá o ministro, mandal-o á inspecção de saude, independente de requerimento;

VII) Ficam supprimidos todos os dispositivos que permitem o abono de gratificações addicionaes por tempo de serviço, respeitadas, porém, os direitos dos funcionarios administrativos que della já gozavam em 31 de dezembro de 1912 ou que a esse tempo tinham preenchido as exigencias legais para della gosarem.

Paragrapho unico. As gratificações addicionaes ficam limitadas ao *quantum* que já percebiam os funcionarios. Não serão augmentadas nem por decurso do tempo, a contar daquella época, nem pelo augmento de vencimento por alteração de tabella de vencimentos ou promoção do funcionario;

VIII) As diarias accrescidas aos vencimentos não serão abonadas aos funcionarios publicos que não tiverem sahido da séde da respectiva repartição, entendendo-se por séde o logar (cidade ou villa) em que a mesma está situada;

IX) O Poder Executivo expedirá decreto especial consolidando todos esses dispositivos.

.....

Art. 134. Os funcionarios com mais de 10 annos de serviço publico federal, que faziam parte dos quadros supplementares são equiparados aos addidos, para o fim tão somente de serem aproveitados nas vagas que se derem nas repartições em que serviam.

.....
Art. 136. O Governo conservará addidos os funcionarios que já se encontram nessa situação e aquelles cujos logares foram supprimidos por esta lei ou vierem a ser em consequencia de reformas agora autorizadas.

§ 1º. A' proporção que forem occorrendo vagas nos novos quadros, serão elles aproveitados nessas vagas, obrigatoriamente, si se derem nas repartições a que pertenciam e nos mesmos logares que exerciciam anteriormente ás reformas realizadas; e com exclusão de quaesquer pessoas estranhas em repartições differentes do mesmo ou de outro Ministerio nos logares equivalentes em vencimentos, desde que preencham as condições exigidas nos regulamentos respectivos.

Exceptuam-se os logares que exijam fiança, os de direcção dos departamentos administrativos e os da confiança pessoal do Presidente da Republica e dos ministros de Estado.

§ 2º. Os addidos serão aproveitados nas vagas que se derem nas repartições tanto desta Capital como dos Estados, importando na perda dos direitos que ora lhes são assegurados a recusa da nomeação, salvo nos casos seguintes: não ser o cargo de categoria semelhante ou ser de vencimentos inferiores.

§ 3º. Mediante requerimento e sem prejuizo do disposto no § 1º, o Governo poderá aproveitar o addido em cargo de vencimentos inferiores e de natureza diversa.

§ 4º. Aos funcionarios addidos que requererem poderá o Governo declarar em disponibilidade, sem outro direito que não seja a percepção do ordenado. Occorrendo, porém, a hypothese de seu aproveitamento, nas condições previstas na lei, ser-lhes-ha applicavel o disposto no § 2º, quanto á perda dos direitos de funcionario.

§ 5º. Serão considerados como incursos na pena prevista nos §§ 2º e 4º os funcionarios que não assumirem o exercicio do cargo para que forem nomeados na forma estabelecida nos paragraphos 1º e 2º, dentro do prazo de 30 dias, contados da data da publicação no *Diario Official* do acto de sua nomeação. Esse prazo poderá ser prorogado até 90 dias, a juizo do Governo.

§ 6º. Os funcionarios addidos poderão ser exonerados nas mesmas condições dos effectivos (art. 125 da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915).

§ 7º. Em caso algum serão pagos a addidos vencimentos maiores do que os percebidos pelos funcionarios effectivos de igual categoria.

§ 8º. Cada Ministerio enviará ao Congresso Nacional, no começo da sessão legislativa de 1916, uma lista de todos os funcio-

narios addidos, acompanhada do tempo de serviço de cada um delles.

§ 9°. Os funcionarios addidos são obrigados ao ponto regimental e á permanencia nas repartições respectivas, durante as horas do expediente.

Art. 139. Ficam approvados os creditos na somma de réis 18.322:810\$937, papel, e 170:000\$, ouro, constantes da tabella A.

TABELLA A

Leis ns. 589, de 9 de setembro de 1850, art. 1°, § 6°, e 2.348, de 25 de agosto de 1873, art. 20

Creditos abertos de 1 de janeiro de 1914 a 31 de maio de 1915, por conta do exercicio de 1914

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS

DECRETO N. 10.693, DE 14 DE JANEIRO DE 1914

	<i>Papel</i>
Abre o credito destinado ao custeio das despesas que se fazem precisas no leito e no trafego da Estrada de Ferro Central do Brasil.....	8.000:000\$000

DECRETO N. 10.817, DE 18 DE MARÇO DE 1914

Abre o credito para occorrer ás despesas com os estudos da Estrada de Ferro de Santa Catharina, no primeiro semestre de 1914...	250:000\$000
---	--------------

DECRETO N. 11.116, DE 26 DE AGOSTO DE 1914

Abre o credito para occorrer ás despesas com os estudos da Estrada de Ferro Santa Catharina, no segundo semestre de 1914.....	800:000\$000
---	--------------

8.550:000\$000

TABELLA B

Verbas do orçamento para as quaes o Governo poderá abrir crédito supplementar no exercicio de 1916, de accordo com as leis n. 589, de 9 de setembro de 1850; 2.348, de 25 de agosto de 1873, e 429, de 16 de dezembro de 1896, art. 8º, n. 1, e art. 23 da lei n. 490, de 16 de dezembro de 1897, e li n. 560, de 31 de dezembro de 1898, art. 54, n. 1

.....
Ministerio da Viação e Obras Publicas — Garantia de juros de estradas de ferro, aos engenhos centraes e portos — Pelo que exceder ao decretado.

AVISO N. 4 — DE 8 DE JANEIRO DE 1916

Substitue por Ipuassú o nome da estação de Ilha Grande do ramal de Tibagy, da Estrada de Ferro Sorocabana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 4 — Rio de Janeiro, 8 de janeiro de 1916.

Attendendo ao que solicitou a este Ministerio o Secretario da Agricultura, Commercio e Obras Publicas do Estado de S. Paulo e ás informações constantes de vosso officio n. 700|S, de 29 de dezembro do anno proximo findo, fica substituido por Ipuassú o nome da estação de Ilha Grande do ramal de Tibagy (Estrada de Ferro Sorocabana), o que vos declaro para os devidos effeitos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 5 — DE 8 DE JANEIRO DE 1916

Mantém a decisão constante do aviso n. 109, de 9 de dezembro de 1914 sobre tarifas na Rêde Sul-Mineira.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 5 — Rio de Janeiro, 8 de janeiro de 1916.

Resolvendo sobre o requerimento da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, de que trata o officio desta Inspectoria n. 77|S, de 23 de fevereiro do anno proximo findo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica mantida a decisão constante do aviso n. 109, de 9 de dezembro de 1914, que manda adoptar nas linhas da rêde de viação sul-mineira trafegada por aquella companhia as tarifas em vigor nas linhas a cargo da Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rêde Sul-Mineira), porquanto das clausulas XXXIX e XLVII do contracto de 2 de janeiro de 1910 não se pode inferir a permissão para o estabelecimento de systemas tarifarios differentes para as diversas linhas de que se compõe a dita rêde, cuja integridade bem como do seu trafego e o da Estrada de Ferro Central do Brasil, de que ella

é tributaria em Cruzeiro, foi assegurada pela citada clausula XLVII, cabendo ao Governo, pela clausula XXXIX, approvar as tarifas que naquella rede tenham de vigorar.

Declaro-vos, outrosim, que deveis providenciar em ordem a serem estabelecidos no mais curto prazo possivel o trafego e percurso mutuo a que se referem as letras *c* e *d* do referido aviso n. 109, necessarios para que seja alcançado o intuito que teve o Governo constituindo, pelo decreto n. 7.704, de 1909, uma rede unica de viação ferrea que, por meio de um systema uniforme de tarifas, viesse favorecer o desenvolvimento da lavoura e das industriaes da zona sul-mineira.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 6 — DE 10 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza a mudança da estação a ser construída no kilometro 22 para o km. 20, da linha de S. Borja a Santiago.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 6 — Rio de Janeiro, 10 de janeiro de 1916.

Tendo presente o vosso officio n. 703/S, de 30 de dezembro do anno proximo passado, sobre a proposta da mudança para o kilometro 20 da estação de 4ª classe que João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia do Rio Grande do Sul são obrigados a construir no kilometro 22 da linha de S. Borja a Santiago, em virtude do contracto de 16 de setembro ultimo, declaro-vos, para os devidos fins, que fica autorizado a mudança de que se trata sob condição, porém, de ser respeitada a extensão da linha a construir de accordo com o § 1º da clausula II do referido contracto de 16 de setembro de 1915.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 7 — DE 10 DE JANEIRO DE 1916

Concede o prazo de 30 dias para apresentação de novas tarifas para a Estrada de Ferro Santa Catharina.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 7 — Rio de Janeiro, 10 de janeiro de 1916.

Resolvendo sobre o requerimento da Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina em que, prometendo submeter novas

tarifas á approvação do Governo, pede seja sustada a execução do aviso n. 214, de 16 de dezembro ultimo, que manda applicar naquella estrada as tarifas da Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, declaro-vos, para os devidos fins, que, de accôrdo com as informações constantes no vosso officio n. 702/S, de 30 do referido mez, concedo á requerente o prazo maximo de 30 dias para apresentação das novas tarifas, sob pena de, findo este prazo, entrar em vigor o disposto no citado aviso n. 214.

Fica entendido que em todas as disposições das novas tarifas será adoptado, como já foi determinado, o mesmo regulamento de transportes e telegrapho, que foi approved por decreto numero 10.204, de 30 de abril de 1913.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 9 — DE 11 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza a abertura do trafego provisorio ao trecho entre Canoinhas e Porto União da linha de S. Francisco, da E. F. S. Paulo-Rio Grande.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 9 — Rio de Janeiro, 11 de janeiro de 1916.

Em solução ao requerimento da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, de que trata o vosso officio n. 695/S, de 27 de dezembro ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica autorizada a abertura ao trafego provisorio do trecho comprehendido entre Canoinhas e Porto União, da linha de S. Francisco, mediante as seguintes condições:

1ª o trafego provisorio só será estabelecido depois de verificação pela Fiscalização que foram satisfeitos os requisitos constantes desta condição, a saber:

- a) roçar e limpar o leito;
- b) corrigir as juntas fracas (saltos), lastrar e nivelar a linha nos seguintes kilometros: 341 a 342, 358 a 359, 365 a 366, 388 a 389, 392 a 394, 397 a 398, 398 mais 500 a 399 mais 400;
- c) melhorar as variantes entre os kilometros 335 a 339 e do kilometro 370, substituindo os dormentes de pinho já estragados por outros de madeira de lei;
- d) retirar as pontes provisórias das 52 obras de arte correntes já construídas e concluir os respectivos aterros;
- e) reforçar de um modo geral as cabeceiras de todas as pontes provisórias, nivelando-as e calçando os dormentes de modo a evitar o seu escorregamento;
- f) substituir vigas, chapéos, travessas e cavalletes nas seguintes obras: kilometros 328 mais 100, 388 mais 60, 339 mais 80, 342

mais 950, 346 mais 500, 348 mais 900, 350 mais 500, 352 mais 400, 357 mais 300, 358 mais 400, 359, 359 mais 900, 360 mais 400, 362 mais 500, 377 mais 100, 377 mais 600, 379 mais 700, 382 mais 200, 383 mais 200, 384 mais 400, 410 mais 100, 415 mais 300, 416 mais 800, 417 mais 600 e 417 mais 700;

g) montar as vigas metallicas dos pontilhões de pequeno vão, cujos encontros já estão construidos;

h) supprir a falta de estações por meio de plataformas de madeira de 20 metros de comprimento, construir abrigos para o pessoal e a instalação dosapparelhos telegraphicos, provendo a moradia dos estacionarios, dos factores e trabalhadores;

2ª, a companhia assumirá por escripto a obrigação de executar inteira e totalmente em um periodo préviamente fixado por essa Inspectoria todas as obras e serviços necessarios para um perfeito trafego com todas as suas condições de segurança e commodidade para o publico, ficando comminado o valor da multa em que incorrerá, caso não dê inteiro cumprimento ás obriagções assumidas;

3ª, estabelecido o trafego provisorio, fica a companhia obrigada a manter por conta do custeio um homem por kilometro para a conservação do trecho, como permite a 5ª observação da tabella do pessoal approvada pela portaria de 15 de janeiro de 1914;

4ª, o pessoal da conservação não poderá ser distrahido em trabalhos de construcção propriamente dita, os quaes correrão exclusivamente por conta da companhia;

5ª, por conta do custeio serão admittidas apenas as despesas de conservação ordinaria ou quaesquer outras que se consideram pertencentes a esta conta nas linhas abertas a um trafego normal, não se computando absolutamente as que possam ser consideradas como de construcção, a juizo da Fiscalização, nem tambem as que se tornarem necessarias para o reforçamento das pontes, substituição de peças ou de provisorias por inteiro, as quaes correrão exclusivamente por conta da companhia;

6ª, só será permittida a circulação de machinas com o peso de 30 toneladas, no maximo, não podendo a velocidade dos trens ser superior a 25 kilometros;

7ª, de 3 em 3 mezes, uma inspecção minuciosa de todo o trecho será feita pela Fiscalização acompanhada de um funcionario da companhia, que esta para tal fim deverá designar;

8ª, a companhia obriga-se a executar as medidas que pela Fiscalização forem julgadas necessarias para a segurança do trafego.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO LEGISLATIVO N. 3.098 — DE 12 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, o credito especial de 27:609\$196 para occorrer a despezas da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Santa Catharina, relativas ao 2º semestre do anno de 1914.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

Artigo unico. E' o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, o credito especial de réis 27:609\$196, destinado á liquidação das despezas com os servicos a cargo da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro de Santa Catharina, relativas ao 2º semestre de 1914; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 3.099 — DE 12 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza o Governo a Abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, os creditos especiaes de 796:217\$181, papel, e 183:557\$719, ouro, destinados ambos a solver compromissos referentes aos exercicios de 1914 e anteriores, do mesmo Ministerio.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

Art. 1º. E' o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, os creditos especiaes de 796:217\$181, papel, e de 183:557\$719, ouro, destinados ambos a solver compromissos referentes aos exercicios de 1914 e anteriores a saber: Directoria Geral dos Correios, 556:641\$861; Inspectoria Federal das Estradas, 12:471\$785; Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial, 40:000\$; Iluminação Publica, papel réis.... 183:557\$719; diversas contas, 3:545\$816, e Iluminação Publica, ouro, 183:557\$719.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.888 — DE 12 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas os creditos especiaes de 796:217\$181, papel e 183:557\$719, ouro, destinados ambos a solver compromissos referentes aos exercicios de 1914 e anteriores, no mesmo Ministerio.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do decreto n. 3.099, desta data, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas os creditos especiaes de 796:217\$181, papel, e 183:557\$719, ouro, destinados ambos a solver compromissos referentes aos exercicios de 1914 e anteriores, a saber: Directoria Geral dos Correios, 556:641\$861; Inspectoria Federal das Estradas, 12:471\$785; Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial, 40:000\$; Illuminação Publica (papel) 183:557\$719; diversas contas, 3:545\$816, e Illuminação Publica (ouro), 183:557\$719.

Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.889 — DE 12 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 606:375\$859, para liquidação de contas; do exercicio de 1904 a 1913, da Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do decreto legislativo numero 3.083, de 5 do corrente mez, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 606:375\$859, para liquidação de contas, do exercicio de 1904 a 1913, da Estrada de Ferro Central do Brasil.

Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.890 — DE 12 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 12:568\$700, para occorrer a despesas da Commissão de Estudos da Estrada de Ferro de Santa Catharina, relativas ao anno de 1915.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 1°, § 1° do decreto legislativo n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, e afim de dar

cumprimento á obrigação contractual assumida pelo Governo na cláusula XXXII, alinea 1ª, do contracto a que se refere o decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1914, e tendo ouvido o Tribunal de Contas, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 12:568\$700, destinado a occorrer ás despesas resultantes dos ultimos trabalhos de liquidação da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Santa Catharina, relativas ao anno de 1915.

Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.981 — DE 12 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 27:609\$196, para occorrer a despesas da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro de Santa Catharina, relativas ao 2º semestre de 1914

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do decreto legislativo n. 3.098, desta data, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 27:609\$196, destinado á liquidação das despesas com os serviços a cargo da Comissão de Estudos da Estrada de Ferro de Santa Catharina, relativas ao 2º semestre de 1914.

Rio de Janeiro, 12 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 10 — DE 14 DE JANEIRO DE 1916

Approva o projecto e orçamento para a nova estação de Pontezinha da Estrada de Ferro Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 10 — Rio de Janeiro, 14 de janeiro de 1916.

Em solução ao requerimento em que *The Great Western of Brasil Railway Company, Limited*, pede approvação do projecto e orçamento para a nova estação de Pontezinha, na Estrada de Ferro Recife a S. Francisco, declaro-vos, para os devidos fins, que, por despacho desta data, resolvi approvar o projecto e orçamento

apresentados com as modificações propostas por essa Inspectoria, sendo a despeza, na importancia de 8:181\$810, considerada como maximo para os efeitos da clausula IV da revisão do contracto de arrendamento, approved pelo decreto n. 7.632, de 28 de outubro de 1909.

Junto vos são devolvidas as segundas e terceiras vias do referido projecto e orçamento, rubricadas pelo Director Geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 11.905 — DE 19 DE JANEIRO DE 1916 (*)

Approva as clausulas do contracto de consolidação a que se refere o accôrdo de 7 de agosto de 1915, celebrado com a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, em virtude do decreto n. 11.648, de 24 de julho de 1915.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, para execução do disposto na clausula XIV do accôrdo de 7 de agosto de 1915, celebrado entre o Governo da União e a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, nos termos do decreto n. 11.648, de 24 do mez anterior, com fundamento no art. 4º do decreto legislativo n. 2.912, de 30 de dezembro de 1914, e na autorização constante do art. 30, n. IV, da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915, e renovada no n. III, do art. 88 da lei n. 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, decreta:

Artigo unico. Ficam approvedas as clausulas do contracto de consolidação a que se refere o accôrdo de 7 de agosto de 1915, clausula XIV, celebrado com a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, em virtude do decreto n. 11.648, de 24 de julho do mesmo anno, as quaes com este baixam assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 19 de Janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.

A. Tavares de Lyra.

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 24 de janeiro de 1916, no livro n. 16, de contractos "Estradas de Ferro", pag. 261v.

**Clausulas a que se refere o decreto n. 11.905,
desta data (*)**

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1

O presente contracto tem por fim harmonizar e consolidar as clausulas do contracto de novação celebrado entre o Governo da União e a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande em 7 de agosto de 1915, com as dos contractos anteriores por elle não modificadas expressa ou implicitamente, e referentes ás linhas e ramaes constantes da clausula 2; passando a concessão e o arrendamento das mesmas linhas a ser regulados unicamente por este contracto, desde a data do seu registro pelo Tribunal de Contas.

§ 1º. Os casos omissos neste contracto serão regidos pela legislação civil e administrativa do Brasil, quer nas relações da Companhia com o Governo, quer nas suas relações com particulares.

§ 2º. As duvidas e questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre a intelligencia e applicação das clausulas deste contracto, serão, na falta de accôrdo, definitivamente decididas por arbitros, um dos quaes nomeado pelo Governo, outro pela companhia, e um terceiro para desempatar, préviamente escolhido pelos dois, ou por elles sorteado, na falta de accôrdo, entre dois outros nomes respectivamente indicados pelas partes.

§ 3º. As duvidas ou questões que se suscitarem, extranhas a intelligência das clausulas contractuaes, serão julgadas, de harmonia com a legislação brasileira, pelos tribunaes brasileiros.

§ 4º. A Companhia, organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante e domicilio legal no Brasil; e o fóro para todas as questões judiciaes, em que a mesma seja autora ou ré, será o federal.

§ 5º. A Companhia desiste de toda e qualquer reclamação ou indemnização, que possam ser determinadas por actos ou factos do Governo anteriores ao dia 7 de agosto de 1915.

2

A rede de estradas de ferro, objecto do presente contracto, comprehende:

- a) as estradas de concessão federal, sob o regimen de garantia de juros;
- b) as estradas de concessão federal, sem garantia de juros;

(*) De accôrdo com estas clausulas, foi celebrado o contracto de consolidação de 24 do mesmo mez e anno, registrado no Tribunal de Contas.

c) a Estrada de Ferro do Paraná, de propriedade da União, arrendada á Companhia;

d) a Estrada de Ferro D. Thereza Christina, tambem pertencente á União e arrendada á Companhia.

§ 1º. O Governo, resolverá, quando julgar opportuno, sobre a execução do contracto de 31 de dezembro de 1911, e do seu termo additivo de 6 de maio de 1913, na parte referente á encampação da Estrada de Ferro Norte do Paraná, construcção e arrendamento da linha de Curitiba a Santo Antonio do Jiquiá, e modificação da actual linha de Curitiba a Rio Branco, que ficam, por isso, excluidas do presente contracto.

§ 2º. Fica sem effeito o disposto na clausula 8ª do decreto numero 6.533, de 20 de junho de 1907; obrigando-se, porém, a Companhia:

a) a fundar, quando possivel, em localidades de sua livre escolha, nucleos coloniaes, á sua custa, e a promover o seu respectivo desenvolvimento sem onus algum para a União;

b) e bem assim a fazer o reflorestamento das margens das estradas a que se referem as alineas a), b) e c) desta clausula.

PARTE I

DAS ESTRADAS DE CONCESSÃO FEDERAL

CAPITULO I

DAS ESTRADAS COM GARANTIA DE JUROS

3

A responsabilidade da União pela garantia dos juros annuaes de 6 %, ouro, de que gosa a Companhia em virtude de seus contractos anteriores, fica definitivamente fixada na quantia correspondente ao capital de £ 9.516.459, por ella depositada com prévia autorização do Governo, para a construcção de suas estradas de concessão federal.

Paragrapho unico. Pertencem ao regimen da garantia de juros as seguintes linhas e ramaes:

- a) — Itararé ao Rio Uruguay;
- b) — Jaguariahyva a S. José;
- c) — S. Francisco a Porto União;
- d) — Serrinha a Nova Restinga;
- e) — e, finalmente, os trechos que vierem a ser construidos de conformidade com o n. 3º da clausula 7 deste contracto.

4

A garantia dos juros correspondentes ao capital fixado na clausula precedente terminará, em relação a cada deposito, nas datas em seguida indicadas:

<i>Datas dos depositos</i>	<i>Libras</i>	<i>Extincção da garantia</i>
23 de agosto de 1895.....	843.750	23 de agosto de 1925.
1 de maio de 1901.....	337.500	1 de maio de 1931.
27 de março de 1903.....	84.375	27 de março de 1933.
25 de julho de 1903.....	84.375	25 de julho de 1933.
15 de março de 1904.....	84.375	15 de março de 1934.
15 de dezembro de 1904.....	253.125	15 de dezembro de 1934.
20 de fevereiro de 1905.....	84.375	20 de fevereiro de 1935.
21 de novembro de 1905.....	413.125	21 de novembro de 1935.
15 de janeiro de 1906.....	261.875	15 de janeiro de 1936.
1 de abril de 1906.....	1.069.584	1 de abril de 1936.
30 de junho de 1909.....	1.000.000	30 de junho de 1939.
5 de agosto de 1910.....	1.000.000	5 de agosto de 1940.
1 de abril de 1911.....	1.000.000	1 de abril de 1941.
18 de novembro de 1911.....	2.000.000	18 de novembro de 1941.
20 de junho de 1913.....	1.000.000	20 de junho de 1943.

5

A garantia de juros far-se-á effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno; e continuará a ser paga integralmente dentro dos tres mezes seguintes a cada semestre, observado o disposto nos paragraphos seguintes:

§ 1°. A companhia fica obrigada a prestar contas da receita e despeza das estradas em trafego, sujeitas a este regimen, em relação a cada semestre, dentro dos tres primeiros mezes do semestre seguinte, de conformidade com o estabelecido nas clausulas 41 e seguintes deste contracto; mas a liquidação das contas será annual.

§ 2°. O regimen do pagamento dos juros por antecipação cessará, em relação ao capital de £ 6.246.088, correspondente ás linhas em trafego e aos trechos mencionados nos ns. 1° e 2° da clausula 7, se a companhia deixar de apresentar as respectivas contas dentro do prazo fixado no paragrapho precedente.

§ 3°. Os saldos que forem verificados entre a receita e a despeza das referidas estradas serão pela companhia recolhidos immediatamente aos cofres publicos, até ao montante dos respectivos juros que o Governo houver pago antecipadamente em relação ao semestre ou anno a que as mesmas contas respeitarem.

§ 4°. As prescripções dos paragraphos precedentes serão também observadas em relação aos juros da parte do capital de libras 3.270.371 que corresponder a novos trechos construidos em virtude do n. 3° da clausula 7 a medida que estes forem sendo entregues ao transitto publico.

6

Logo que os dividendos da Companhia, calculados em relação aos 25.000.000 de francos, que actualmente constituem o seu capital-acções, excederem a 8 %, depois de rebaixasadas as tarifas, pela primeira vez, de conformidade com a clausula 38, o excedente da renda líquida das estradas será partilhado, por igual, entre a Companhia e o Governo, até que este seja reembolsado dos juros que houver pago.

7

A Companhia fica obrigada:

1º. A concluir, no prazo de um anno, o trecho de Jaguarihyva a S. José, cujo capital é fixado, para os efeitos da clausula 51 do presente contracto, em £ 178.875, ou réis ouro 1.590:000\$000;

2º, a concluir, no prazo de tres annos, o trecho de Hansa a Porto União, cujo capital, para os efeitos da mesma clausula, é fixado em £ 1.663.132-10-0, ou réis ouro 14.783:400\$000;

3º, a iniciar, dentro do prazo de tres annos, e a concluir no de quinze, a construção de trechos das restantes linhas de sua concessão (clausula 8), cujo custo (clausula 42), devidamente verificado, se eleve, no mínimo, a £ 3.270.371, ou réis ouro..... 29.069:964\$444; sendo dada preferencia ao prolongamento de São José a Ourinhos, no ramal do Paranapanema.

CAPITULO II

DAS ESTRADAS SEM GARANTIA DE JUROS

8

A Companhia obriga-se a construir, independentemente de qualquer acrescimo de responsabilidade da União (clausula 3), as seguintes linhas e ramaes de sua concessão:

- a) — Porto União á Foz do Iguassú, e ramal de Sete Quedas;
- b) — Ramal de Guarapuava, e sua ligação com a Estrada de Ferro do Paraná;
- c) — S. José a Ourinhos, no ramal do Paranapanema;
- d) — S. Francisco a Porto Alegre.

§ 1º. Os primeiros trechos de qualquer das mencionadas linhas e ramaes, que a Companhia vier a construir, nos termos e até ao limite de custo fixado na clausula 7, n.º 3º, deste contracto, serão para todos os efeitos incorporados no grupo das estradas sujeitas ao regimen da garantia de juros, logo que sejam entregues ao transito publico.

§ 2º. Os trabalhos de construção das estradas referidas nesta clausula serão iniciados dentro do prazo de tres annos, e concluidos no de quinze; correndo exclusivamente, e sem excepção, por conta

da Companhia todas as indemnizações e mais despesas exigidas pela dita construcção.

9

Nas estradas referidas na clausula precedente serão observadas, quanto á direcção geral, as prescripções constantes das clausulas seguintes; podendo, todavia, os respectivos traçados ser modificados, se as circumstancias locais assim o aconselharem.

10

A linha da Foz do Iguassú, enfroncando na linha principal em Porto União, demandará a fronteira do Paraguay, junto á foz do Iguassú, de accôrdo com os estudos apresentados pela Companhia; visando o ramal de Sete Quédas a communicação do curso do Paraná acima de Sete Quedas, e do curso do Iguassú, acima de Guayra, com a linha tronco.

Paragrpho unico. Obtido o assentimento do Governo do Paraguay, a Companhia obriga-se a ligar a sua rede á estrada de ferro que, segundo concessão do mesmo Governo, se dirija de Asuncion, capital dessa Republica, á foz do Iguassú, ou a outro logar mais conveniente, formando esta estrada com as da Companhia, até ao porto de S. Francisco, uma linha continua, que se chamará, com a approvação dos Governos dos dois paizes interessados, Estrada de Ferro Brasil-Paraguay.

11

O ramal de Guarapuava partirá da cidade de Ponta Grossa em direcção ao ribeirão Taquary, que o mesmo ramal acompanhará até á sua foz, demandando, deste ponto em diante a linha já estudada pela Companhia, desde que a Municipalidade de Ponta Grossa e os respectivos proprietarios concedam gratuitamente a faixa de terreno necessaria á passagem da linha através da cidade e terrenos adjacentes até á foz do ribeirão Taquary.

Paragrpho unico. Somente depois de concluida a construcção deste ramal até ao seu ponto terminal, na cidade de Guarapuava, e se a intensidade do trafego em direcção aos portos de mar do Paraná assim o exigir, poderá a Companhia dar cumprimento á sua obrigação de construir a ligação do mesmo ramal com a Estrada Ferro do Paraná nas proximidades do kilometro 178, ou noutro ponto que vier a ser julgado mais conveniente pelo Governo.

12

O trecho de S. José a Ourinhos, complementar do ramal do Paranapanema, entroncará naquella ultiima localidade com a Estrada de Ferro Sorocabana, na conformidade dos estudos approvados pelo Governo.

13

A linha de S. Francisco a Porto Alegre, destinada a ligar a Estrada de Ferro D. Thereza Christina e a linha de S. Francisco

com a rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul seguirá a direcção constante dos estudos de reconhecimento, apresentados pela Companhia ao Governo, e variante por este já approvada.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES COMMUNS A TODAS AS ESTRADAS DE CONCESSÃO

SECÇÃO I

INDICAÇÃO GERAL DOS FAVORES CONCEDIDOS Á COMPANHIA

14

A Companhia gosa, em relação a todas as estradas de sua concessão, enumeradas nas clausulas 3 e 8 do presente contracto, dos favores seguintes:

1º, privilegio para construcção, uso e gozo das referidas estradas pelo prazo de noventa annos, a contar do dia 1 de junho de 1910;

2º, direito de desapropriar, na fórma da legislação em vigor, os terrenos, predios e bemfeitorias, do dominio particular, que forem precisos para o leito das estradas, estações, armazens e outras dependencias;

3º, preferencia, em igualdade de condições, para lavra de minas na zona privilegiada das linhas da primitiva concessão; sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgar conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a Companhia.

15

Além dos favores especificados na clausula antecedente, gosa tambem a Companhia, em relação ás mesmas estradas, com excepção das linhas de S. Francisco a Porto União, de S. Francisco a Porto Alegre, de Serrinha a Nova Restinga, e ligação do ramal de Guarapuava com a E. F. do Paraná, da cessão gratuita de terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, excepto as indemnizações que forem de direito, em uma zona maxima de 15 kilometros para cada lado das linhas de que se trata, contanto que a área total não exceda da que corresponder á média de 9 kilometros para cada lado da extensão total das referidas linhas.

Paragraphe unico. A Companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de cincoenta annos, a contar do dia 24 de outubro de 1890, para as estradas referidas nas alineas a) e b) da clausula 8, e de 7 de abril do mesmo anno, para as restantes, sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados dentro do referido prazo.

SECÇÃO II

DA ZONA PRIVILEGIADA

16

O Governo não poderá conceder, durante o tempo da concessão outras estradas de ferro dentro de uma zona de vinte kilometros para cada lado do eixo das estradas concedidas á Companhia; excepto se as novas estradas seguirem direcções diversas, embora tenham o mesmo ponto inicial ou terminal das linhas da Companhia, e destas se approximem ou as cruzem, desde que as novas estradas fiquem prohibidas de embarcar e desembarcar generos ou passageiros dentro daquella zona, sem prévio assentimento da mesma Companhia.

Paragrapho unico. A zona urbana não é privilegiada.

17

A Companhia poderá conceder desvios ou ramaes particulares, partindo das estações, ou de qualquer outro ponto das linhas concedidas ou arrendadas, para serviço de estabelecimentos agricolas e industriaes, observados os regulamentos e instrucções já approvados pelo Governo, ou que este vier a expedir.

SECÇÃO III

DA CONSTRUÇÃO DAS ESTRADAS E DO SEU APPARELHAMENTO

18

Os trabalhos de construção só poderão ser encetados com prévia autorização do Governo; devendo para isso ser submettidos á sua approvação os respectivos projectos, organizados em triplicata.

Paragrapho unico. Um dos exemplares dos projectos será devolvido á Companhia, devidamente rubricado pelo competente funcionario.

19

Os projectos, a que se refere a clausula antecedente, constituirão os estudos definitivos, e deverão ser apresentados ao Governo em secções nunca menores de 100 kilometros, estendendo-se de estação a estação projectada, ou de um ponto obrigado a outro, salvo se este ultimo fór o terminal de qualquer das linhas ou ramaes concedidos; podendo, entretanto, o Governo permittir que seja reduzida, em certos casos, a extensão daquellas secções.

20

Os estudos definitivos de cada secção constarão dos documentos seguintes:

1.ª Planta geral da estrada, na escala de 1:2000, na qual serão indicados:

- a) os pontos obrigados de passagem;
- b) as distancias kilometricas, contadas do ponto de partida das respectivas estradas;
- c) a extensão dos alinhamentos rectos,
- d) a origem, extremidade, desenvolvimento, raio, angulo central e sentido das curvas;
- e) o traçado da estrada por meio de uma linha vermelha e continua, com indicação dos raios de curvatura, e da configuração do terreno, representada esta por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros;
- f) os campos, matas, terrenos pedregosos, e, sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado da estrada.

2.ª Perfil longitudinal, na escala de 1:200 para as alturas e 1:2000 para as distancias horizontaes, mostrando:

- a) por meio de linhas pretas e vermelhas, respectivamente, o terreno natural e as plataformas dos córtes e aterros;
- b) por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

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

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

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

3.ª Tanto no perfil longitudinal, como nas plantas, será igualmente indicada a posição das estações, paradas, obras de arte, e vias de comunicações transversaes.

4.ª Perfis transversaes, na escala de 1:100, em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

5.ª Projectos de todas as obras de arte e edificios necessarios para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias, e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geracs que forem adoptados. Estes projectos compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinaes, na escala de 1:100.

6.ª Plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio de desapropriação.

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

8.ª Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel e bem assim das distancias médias de transporte.

9º. Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raio das curvas, inclinação e extensão das declividades.

10. Cadernetas authenticadas das notas das operações topographicas, geodésicas e astronomicas feitas no terreno.

11. Tabella dos preços compostos e elementares em que se houver baseado o orçamento.

12. Orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

I. Estudos definitivos e locação da linha;

II. Movimento de terras;

III. Obras de arte correntes;

IV. Obras de arte especiaes;

V. Superstructura das pontes;

VI. Via permanente;

VII. Estações e mais edificios, orçado cada typo separadamente com os accessorios necessarios, officinas, abrigos de machinas e de carros;

VIII. Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;

IX. Telegrapho electrico;

X. Administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção.

13. Relatorio geral e memoria descriptiva, não somente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada, sendo nelles expostos, com a possivel exactidão:

a) a estatistica da população e da produção;

b) o trafego provavel da estrada;

c) o estado e a fertilidade dos terrenos e sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas mineraes e florestaes;

d) os terrenos devolutos;

e) a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes;

f) os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir;

g) os pontos mais convenientes para estações.

Parapho unico. Além dos planos e mais desenhos de caracter geral, a que se refere esta clausula, a Companhia submeterá á approvação da Fiscalização, 30 dias antes do inicio dos respectivos trabalhos, os de detalhe necessarios á construcção dos edificios e obras d'arte da estrada, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros, e tunnels; considerando-se approvedos, por omittsão, se, passado aquelle prazo, a Companhia não tiver solução da Fiscalização, e sendo a Companhia obrigada a executar quaesquer modificações que ella tenha exigido, sob pena de não ser levada á conta do seu capital a importancia das obras executadas sem as ditas modificações.

21

A estrada será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares necessários para o desenvolvimento dos trens.

§ 1°. A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro, augmentada da sobrelargura nas curvas e da folga necessaria para o perfeito rolamento dos vehiculos.

§ 2°. As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

§ 3°. As valletas longitudinaes terão as dimensões e declives necessários para dar prompto escoamento ás aguas.

§ 4°. A inclinação dos taludes dos córtes e dos aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

22

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma dellas, uniformizar as condições technicas, de modo a effectuar-se o melhor aproveitamento da força dos motores.

§ 1°. Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possível, sendo normalmente de 150 metros o raio minimo, que, todavia, poderá ser reduzido a 130 metros, quando fôr indispensavel para evitar obras de custo excepcional; devendo as curvas dirigidas em sentido contrario ser separadas por uma tangente de 40 metros, pelo menos.

§ 2°. As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes; sendo a declividade maxima de 2 %.

Toda rampa, seguida de contra-rampa será separada desta por um patamar de 100 metros, pelo menos; evitando-se, quanto fôr possível, nos tuneis e nas curvas de pequenos raios, o emprego de fortes declives.

§ 3°. Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, hem como á entrada dessas obras, procurar-se-á evitar curvas de pequenos raios ou fortes declividades.

§ 4°. As estações e paradas serão situadas sobre porção de linha em recta e de nivel.

23

A Companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessários para que a estrada não crie obstaculo algum ao escoamento das aguas; e para que a direcção das outras vias de communicacão existentes só receba as modificacões indispensaveis, préviamente autorizadas pelo Governo.

§ 1°. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores ou, quando absolutamente não se possam fazer por outro modo, de nivel; construindo, porém, a Companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, e ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas, durante

o dia e á noite. Terá, nesse caso, a Companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos com o fim de melhorar os cruzamentos ou diminuir o seu numero, precedendo conhecimento do Governo, e, quando fôr de direito, do municipio; e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 2º. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinaria, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

§ 3º. Nos cruzamentos de nivel haverá cancellas ou barreiras para vedarem, durante a passagem dos trens, a circulação da via ordinaria, si esta fôr nas proximidades das povoações, ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, que poderá tambem exigir uma casa de guarda, sempre que o julgar necessario; e os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro de modo a não embaraçarem a circulação de quaesquer vehiculos.

§ 4º. O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45º.

§ 5º. A Companhia executará igualmente as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas; e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

§ 6º. A estrada não poderá impedir ou embaraçar a navegação dos rios ou canaes, devendo, por isso, as pontes ou viaductos ter a devida capacidade.

24

Nos tunneis, assim como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre, nunca menor de 1m.50, de cada lado dos trilhos, e no interior dos tunneis, nichos de abrigo, de distancia em distancia.

Paragrapho unico. As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dois metros de altura; e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

25

A estrada de ferro empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras; e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo a obter construcções perfeitamente solidas.

§ 1º. O systema e as dimensões das fundações das obras de arte, serão fixados por occasião da respectiva execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, por accordo entre a Companhia e o Governo; sendo a estrada obrigada

a ministrar osapparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento de estacas de ensaio, etc.

§ 2º. Na superstructura das pontes, as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas logo que o Governo exija; e o emprego de ferro fundido em longarinas não será tolerado.

§ 3º. Antes de entregues á circulaçãõ, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversas velocidades, e depois estacionar algumas horas um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias, quanto possivel carregados, correndo todas as despesas por conta da Companhia.

§ 4º. Se, durante a execuçãõ, ou ainda depois da terminaçãõ dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, poderá o Governo exigir da Companhia a sua demoliçãõ ou reconstruçãõ, total ou parcial, ou fazel-a p-administraçãõ, á custa da mesma.

26

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

§ 1º. As estações conterão: salas de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias caixas de agua latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes balanças, relógio, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

§ 2º. Os edificios das estações e paradas terão dimensões correspondentes á sua importancia, mobílias apropriadas, e, do lado da linha, uma plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros.

§ 3º. O Governo poderá exigir que a Companhia faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

27

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela Companhia ou por conta della, durante o prazo da concessão, as alterações e obras novas, cuja necessidade a experiencia haja indicado, em relação á segurança publica e policia da estrada de ferro ou do trafego; não podendo, porém, a Companhia, sem prévia autorizaçãõ do Governo, alterar as condições technicas de qualquer das estradas.

28

Um anno depois da terminaçãõ dos trabalhos, a Companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, bem como uma relação dos edificios e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada; e bem assim de toda e

qualquer alteração ou aquisição ulterior á medida que forem sendo feitas.

29

O trem rodante compor-se-á de locomotivas, alimentadores (*tenders*), carros de primeira e segunda classes para passageiros, carros especiais para o serviço do correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio e, finalmente, de carros para a condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento da estrada approved pelo Governo.

§ 1º. Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que o progresso houver introduzido no serviço de transporte por estrada de ferro e segundo o typo que for adoptado, de accordo com o Governo, de modo a poder circular indistinctamente em todas as linhas da Companhia, e naquellas com as quaes for estabelecido o trafego mutuo de vehiculos.

§ 2º. A Companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que, a juizo do Governo, deva ser aberta ao transitto publico; e se nessas secções o trafego exigir um numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões maior do que proporcionalmente lhes cabiam, a Companhia será obrigada, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo, e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material necessario, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos na primeira parte desta clausula.

§ 3º. A Companhia incorrerá na multa de 2:000\$ a 5:000\$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe forem concedidos para o augmento do trem rodante referido no paragrapho antecedente; e se, passados mais seis mezes, o dito augmento não tiver sido feito, o Governo fornecerá aquelle material por conta da Companhia.

30

A Companhia obriga-se a adquirir carros frigorificos para o trafego das linhas de sua concessão, e da E. F. do Paraná, assim como a construir depositos frigorificos nos pontos mais convenientes, a juizo do Governo.

31

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

Paragrapho unico. Enquanto isso não se realizar, a Companhia é obrigada a expedir os telegrammas do Governo com 50 %

de abatimento da tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

SECÇÃO IV

DA CONSERVAÇÃO DAS ESTRADAS E SEU MATERIAL RODANTE

32

A Companhia fica obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado de poderem perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante; devendo a Fiscalização marcar-lhe prazos razoaveis para a execução dos serviços necessarios em ordem a assegurar aquella boa conservação e regularidade do trafego.

§ 1º. Se a Companhia deixar de executar os referidos serviços dentro dos respectivos prazos, incorrerá em multa, sendo-lhes marcados novos prazos pelo Governo.

§ 2º. Decorridos os novos prazos, de que trata o paragrapho precedente, se a Companhia continuar em falta, poderá o Governo decretar a suspensão da concessão, ou executar os ditos serviços por conta da Companhia, e deduzir o respectivo custo dos primeiros juros garantidos que houver de pagar.

33

Na época fixada para a reversão, a estrada, de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação.

Paragrapho unico. Se a conservação da estrada fôr descuidada no ultimo quinquennio da concessão, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregar-a naquelle serviço.

SECÇÃO V

DO TRAFEGO DAS ESTRADAS

37

A Companhia será obrigada a transportar constantemente em suas estradas, com cuidado, exactidão e presteza, os passageiros e suas bagagens, mercadorias, animaes e valores, que para esse fim lhe forem entregues, mediante os preços e condições respectivamente fixados nas tarifas e regulamentos dos transportes propostos pela Companhia e approvados pelo Governo.

§ 1º. Todo o systema ferro-viario da Companhia, inclusive a linha do Paraguay, se nisso concordar o Governo daquella Republica, ficará sujeito ao mesmo regimen de tarifas, que serão differencias, com uma só inicial para todos os transportes, revistas de tres em tres annos pelo menos, e cujos preços não poderão exceder os que ao tempo da revisão corresponderem aos transportes pelos meios ordinarios de conducção.

§ 2º. Além dessas tarifas geraes, poderá a Companhia adoptar, com prévia approvação do Governo, tarifas especiaes e a preço fixo.

§ 3º. As tarifas approvadas serão affixadas, ou postas á disposição do publico, devidamente impressas, em todas as estações; devendo entrar em vigor dentro dos 60 dias seguintes á publicação official da sua approvação, sendo o primeiro dia da sua execução annunciado com oito dias, pelo menos, de antecedencia, por meio de avisos expostos nas estações e publicados em jornaes de grande circulação nas regiões servidas pelas estradas.

§ 4º. Continuarão provisoriamente em vigor as actuaes tarifas, pautas e condições regulamentares, com excepção do estipulado na letra k da clausula II do contracto de 31 de dezembro de 1911; podendo, todavia a Companhia submeter á approvação do Governo, até ao dia 7 de agosto de 1916, as modificações que julgar necessarias.

§ 5º. Dependerão igualmente de approvação do Governo os horarios dos trans de passageiros e mixtos, cuja vigencia será annunciada com oito dias de antecedencia.

36

A estrada poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas, mas de modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja.

§ 1º. Esta baixa de preços se fará effectiva, com prévio consentimento do Governo, sendo o publico avisado pela forma prescripta no § 3º da clausula 34.

§ 2º. A proposta da Companhia sobre redução dos preços, considerar-se-ha approvada por omissão, se o Governo deixar de pronunciar-se a seu respeito dentro dos 90 dias seguintes á entrega da respectiva petição á Fiscalização.

§ 3º. Se a estrada rebaixar os preços das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, poderá o Governo tornar a mesma redução extensiva a todos os transportes pertencentes á mesma classe de tarifa.

§ 4º. Os preços assim reduzidos não tornarão, em caso algum, a ser elevados, sem autorização expressa do Governo, avisando-se o publico pela forma estabelecida no § 3º da clausula 34.

36

A Companhia obriga-se a transportar em suas estradas:

§ 1º. Gratuitamente, nas linhas de concessão:

a) os colonos e immigrantes, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios, em seu primeiro estabelecimento, e mediante requisição da competente autoridade;

b) as sementes, e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos presidentes dos Estados para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores;

c) as malas do correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Federal ou Estadual; sendo os transportes do serviço postal effectuados em carros, ou compartimentos, especialmente adaptados para este fim, quando o Governo julgar necessario.

§ 2º. Com o abatimento de 50 % sobre os preços da tarifa geral:

a) as autoridades e escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

b) a expedição de guerra e qualquer numero de soldados do Exército, Guarda Nacional ou da Policia, com os seus officiaes e respectivas bagagens, quando mandados, a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, por ordem do mesmo Governo, ou de quaesquer outras autoridades para esse fim devidamente autorizadas;

c) todos os generos de qualquer natureza enviados pelo Governo Federal ou estadual para attender aos soccorros publicos exigidos por secca, inundaçãõ, peste, guerra, ou qualquer outra calamidade publica.

§ 3º. Com abatimento de 15 % sobre a mencionada tarifa:

a) todos os passageiros e cargas dos Governo federal e estaduais, não especificado anteriormente;

b) os materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamentos da propria estrada, e os destinados a obras, feitas por administração, dos municipios servidos pela estrada.

§ 4º. A Companhia poderá conceder, a juizo da sua administração, transporte gratuito ou a preços reduzidos ao pessoal das estradas e suas familias, bem como aos indigentes, e noutros casos estabelecidos no regulamento respectivo.

37

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

Parapho unico. O Governo, se assim o preferir, poderá occupar temporariamente, na sua totalidade ou em parte, as estradas de ferro, mediante indemnizaçãõ não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação, ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou á média da renda liquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

38

Logo que a renda liquida das estradas de concessão, em dous annos consecutivos, exceder a 12 % do capital reconhecido, o Go-

verno terá direito de exigir que sejam reduzidas as tarifas de transporte, devendo a redução effectuar-se principalmente por meio de tarifas differenciaes para os grandes percursos e para os generos destinados á lavoura e á exportação.

39

No caso de interrupção do trafego, excedente de 15 dias consecutivos, por motivo não justificado, o Governo poderá multar a Companhia e restabelecer o trafego por conta della.

40

Não poderá a Companhia, quando o Governo o julgar conveniente recusar-se a estabelecer:

a) trafego mutuo de passageiros, mercadorias e vehiculos com as empresas de viação ferrea, maritima e fluvial, a que fôr applicavel, nomeadamente com as linhas ferreas das Republicas Argentina e do Paraguay, logo que a estrada alcance a margem do rio Paraná; sendo as respectivas bases organizadas pelas empresas interessadas, e sujeitas á approvação do Governo;

b) trafego mutuo com o Telegrapho Nacional.

Paragrapho unico. A Companhia obriga-se a acceptar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das suas estradas de ferro, e das que pertencerem a outra empresa; ficando entendido que qualquer accôrdo entre ellas ajustado não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e á modificação destas, se as considerar offensivas ao interesse publico.

SECÇÃO VI

DAS TOMADAS DE CONTAS

41

As tomadas de contas, para os fins do presente contracto, serão feitas semestralmente, pela fórma estabelecida nas leis ou instrucções geraes do Governo.

42

Para os trabalhos de construção vigorará a tabela de preços de unidades, approvada pelo Governo; e para o material importado, ou adquirido no paiz, quer para a construção, quer para a conservação, melhoramentos e trafego das estradas, vigorará o preço das respectivas facturas.

Paragrapho unico. Nas conversões do ouro em papel, e vice-versa será adoptado o cambio estabelecido no § 1º da clausula 51, desde que o presente contracto entrar em vigor; ficando, porém, declarado que, em relação ao periodo anterior áquella data, pre-

valece o cambio de 27 d., por mil réis, estabelecido pela clausula 56 do decreto n. 3.947, de 2 de março de 1901, para as operações a que a mesma se refere.

43

O capital reconhecido das estradas será constituído pela somma de todas as despesas que, devidamente verificadas e reconhecidas pelo Governo, nos termos deste contracto, foram ou vierem a ser pela Companhia realizadas com a construção das estradas, aquisição do respectivo material fixo e rodante, e outros, linhas telegraphicas, compra de terrenos, indemnizações de bemfeitorias, e bem assim quaesquer outras feitas antes e depois de começados os trabalhos de construção das mesmas estradas, até a sua conclusão, e accettazione definitiva, e entrega ao transitto publico.

44

Constituem despesa de custeio das estradas de concessão:

1º, todas as que se fizerem com o trafego, reparos e conservação do material rodante, officinas, estações, e mais dependencias; e bem assim com o leito e obras d'arte das estradas, e com as obras novas executadas e material rodante e de tracção adquirido com prévia autorização do Governo.

2º, as quotas de fiscalização, sendo, porém, levada a conta do capital das novas linhas, no periodo da respectiva construção, a parte que lhes corresponder nas referidas quotas.

§ 1º. Continuam em vigor os quadros dos empregados da Companhia e as tabellas dos respectivos vencimentos, approvados pelo Governo; devendo, porém, a Companhia submeter á approvação desta novos quadros, especificando o pessoal privativo de cada estrada, e o commum a duas ou mais; dependendo, igualmente, de autorização do Governo qualquer alteração posterior.

§ 2º. Será também computada no custeio das estradas, como despesa com a administração superior da Companhia, a verba que para esse fim se acha, ou vier a ser, incluída nos quadros a que se refere o paragrapho precedente.

§ 3º. Será considerada como *receita* ou *renda bruta* da estrada a somma de todas as suas rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes, arrecadadas pela Companhia; e *saldo* ou *renda líquida* a differença entre a renda bruta e a somma das despesas de custeio.

45

Todas as estradas em trafego, sujeitas ao regimen da garantia de juros, serão consideradas uma só para o effeito da tomada de contas, discriminando-se, porém, na respectiva acta, o balanço de cada linha para os effeitos da estatística e outros de simples character administrativo; constituindo as restantes estradas de concessão, á medida que forem sendo entregues ao transitto publico, e bem assim a Estrada de Ferro do Paraná, e a D. Thereza Chris-

tina, tres outros grupos distinctos para o mesmo effeito. Para os effeitos do trafego e da administração, porém, todas as referidas constituirão uma unica rede.

46

As receitas provenientes dos transportes realizados por mais de uma estrada serão discriminadas em proporção das distancias percorridas em cada uma dellas; e as despezas communs a mais de um grupo, incluídos os vencimentos do pessoal commum referido no § 1º da clausula 44, segundo as regras approvadas pelo Governo.

SECÇÃO VII

DA FISCALIZAÇÃO DO GOVERNO

47

A fiscalização das estradas e dos serviços será feita pelo Governo por intermédio dos competentes funcionarios, de conformidade com a respectiva legislação.

Paragrapho unico. A Companhia concorrerá annualmente para as despezas de fiscalização de todas as estradas referidas na clausula 2, alíneas a) e b) deste contracto, com a quantia de 82:000\$, que será recolhida ao Thesouro Nacional em prestações semestrais adiantadas.

48

O Governo poderá, a todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construcção, afim de verificar se são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

45

A Companhia fica obrigada a cumprir as disposições vigentes do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que foram ou vierem a ser decretadas para segurança e policia das estradas de ferro e prophylaxia nos transportes de animaes, uma vez que as referidas disposições não sejam contrarias ás clausulas do presente contracto.

Paragrapho unico. A Companhia obriga-se igualmente:

a) a exhibir sempre que lhe forem exigidos, os livros de receita e despeza de custeio da estrada, seu movimento, e mais documentos justificativos;

b) a entregar semestralmente á fiscalização do Governo um relatorio circumstanciado do estado dos trabalhos de construcção, e da estatistica do trafego, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que houver transportado, com declaração das distancias médias por ella percorridas; e bem assim da receita de

cada uma das estações, e da estatística de passageiros, sendo estes devidamente classificados; podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelos para as informações que a Companhia tem de prestar-lhe regularmente.

c) a prestar todos os mais esclarecimentos e informações que, em relação ao trafego da mesma estrada, lhe forem reclamados pela fiscalização do Governo, ou quaesquer outros funcionarios devidamente autorizados.

SECÇÃO VIII

DAS PENALIDADES

50

Salvo caso de força maior, julgado tal somente pelo Governo, a concessão caducará, independentemente de interpeção ou acção judicial:

a) em relação a cada um dos trechos de Jaguariatyva a São José, ou de Hansa a Porto União, mencionados nos numeros 1° e 2° da clausula 7° do presente contracto, se as respectivas obras não se acharem concluidas no fim dos correspondentes prazos;

b) em relação aos trechos referidos no numero 3° da mesma clausula, e ás restantes linhas e ramacs de que trata a clausula 8, se os trabalhos de construcção não forem iniciados e terminados dentro dos prazos para esse fim respectivamente estabelecidos; ou se, uma vez começadas, vierem a ser interrompidos por mais de tres mezes.

§ 1°. Os prazos, a que se refere esta clausula, ficam interrompidos enquanto durar a actual crise financeira; cessada que seja esta, a juizo do Governo, este, com antecedencia nunca inferior a seis mezes, dará conhecimento á Companhia do dia em que os ditos prazos começarão a correr.

§ 2°. A caducidade da concessão, nos termos da presente clausula, não será applicada aos trechos da estrada que se acharem concluidos ao tempo em que for decretada, conservando a Companhia, pelo prazo da concessão, além dos trechos em trafego, a propriedade das obras construidas nos trechos não inaugurados; sendo, porém, facultado ao Governo desapropriar essas obras quando o julgar conveniente.

51

Se ao tempo de ser decretada a caducidade da concessão das estradas referidas na alinea b) da clausula antecedente, não se acharem construidos e entregues ao transito publico trechos de linha cujo custo, devidamente verificado, se eleve, no minimo, a £ 3.270.371 (tres milhões duzentos e setenta mil trezentos e setenta e uma libras esterlinas), ou réis, ouro, 20.069.964\$444 (vinte e nove mil e sessenta e nove contos novecentos sessenta e quatro mil quatrocentos e quarenta e quatro réis); a Companhia recolherá semestralmente ao Thesouro Nacional 25 % da receita de todas as

linhas em trafego, que exceder da receita média kilometrica de librs. 800 (oitocentas libras esterlinas); ou, 7:111\$111 (sete contos cento e onze mil cento e onze réis), ouro, até completo reembolso das sommas despendidas pelo Governo, desde o dia 24 de julho de 1915 até á extincção do prazo da garantia, em 20 de junho de 1943, com o pagamento dos juros do capital correspondente aos ditos trechos, não construidos, sem prejuizo do disposto na clausula 6 do presente contracto.

§ 1°. A conversão da renda bruta das estradas em mil réis ouro, ou libras esterlinas, para os effeitos desta clausula, será feita semestralmente, nas respectivas tomadas de contas, ao cambio médio do semestre, certificado pela Camara Syndical dos Corretores do Rio de Janeiro.

§ 2°. No calculo da receita média kilometrica, a que se refere esta clausula, tomar-se-á sempre em consideração o tempo durante o qual se realizou o trafego dos novos trechos no respectivo semestre.

§ 3°. As mesmas prescripções serão tambem observadas em relação aos juros pagos pelo Governo sobre o capital correspondente aos trechos mencionados nos numeros 1° e 2° da clausula 7.

52

A Companhia ficará constituida em móra, *ipso jure*, e por isso obrigada ao pagamento de 9 % ao anno, se não recolher ao Thezouro, dentro de dez dias das respectivas tomadas de contas, as quotas mencionadas na clausula antecedente.

53

Pela inobservancia de qualquer das clausulas precedentes, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200% até 5:000\$, e o dobro nas reincidencias.

SECÇÃO IX

DA ALIENAÇÃO, RESGATE E REVERSÃO DAS ESTRADAS

54

A Companhia não poderá alienar as estradas, ou parte dellas, sem prévia autorização do Governo.

55

O Governo terá o direito de resgatar as estradas de concessão, posteriormente ao dia 9 de novembro de 1919; sendo o respectivo preço determinado, na falta de accordo, pelo termo médio da renda líquida do ultimo quinquennio, e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias, no estado em que ao tempo se acharem; não podendo, todavia, o dito preço ser inferior ao capital garantido, nos termos da clausula 3.

§ 1º. A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna, de 5 % de juro annual.

§ 2º. A presente clausula só é applicavel nos casos ordinarios, não abrogando o direito de desapropriação por utilidade publica, que tem o Governo.

56

Findo o prazo de 90 annos, a contar de 1 de junho de 1910, todas as linhas de concessão, referidas nas clausulas anteriores, reverterão para o dominio da União, com todo o seu material, dependencias e bemfeitorias, sem indemnização alguma.

PARTE II

ESTRADA DE FERRO DO PARANÁ

CAPITULO I

DO OBJECTO E PRAZO DE ARRENDAMENTO

57

A Estrada de Ferro do Paraná, de propriedade da União, continúa arrendada á Companhia até o dia 31 de dezembro de 1971.

58

O arrendamento da E. F. do Paraná tem por objecto, nos termos do respectivo inventario a linha actualmente em trafego, com as suas estações, escriptorios, armazens, depósitos e mais edificios e dependencias, bem como o correspondente material fixo e rodante.

59

A Companhia, mediante prévia autorização do Governo, poderá construir linhas auxiliares ou dobrar as actuaes em toda a extensão da estrada.

Parapho unico. Essas novas linhas, cujo valor será levado á conta de capital (clausula 78, § 1º, alinea c), pertencerão ao Governo e ficarão immediatamente incorporadas á Estrada de Ferro do Paraná e subordinadas ao seu regimen.

60

A Companhia terá preferencia, em igualdade de condições, para construcção, uso e gozo dos prolongamentos e ramaes que concorrerem para o desenvolvimento e facilidade do trafego, respeitadas os direitos adquiridos por concessões anteriores.

Parapho unico. As condições relativas á construcção, uso e gozo dos prolongamentos e ramaes serão fixadas previamente pelo Governo.

61

Ao inventario da estrada arrendada, que serviu para a entrega da mesma á Companhia, serão sempre accrescentados o material novo e obras novas levados á conta de capital; e delle se deduzirá o material imprestavel que, a julizo do Governo, não fór substituido.

62

O inventario, a que se refere a clausula precedente, com os accrescimós e deducções que houver soffrido, servirá tambem:

- a) para o recebimento da estrada pelo Governo, e sua restituição á Companhia, no caso de occupação temporaria;
- b) para entrega da mesma estrada ao Governo pela Companhia, findo o prazo do arrendamento, ou quando fór encampado ou rescindido o respectivo contracto.

63

A Companhia continúa obrigada a reforçar a sua caução actual com o fundo constituido por quotas de 1 % da renda bruta, depositadas por semestres vencidos no Thesouro Nacional, em moeda corrente ou apolices federaes; mas a sua responsabilidade, resultante do contracto de arrendamento, além daquella caução, será illimitada (cl. 85).

CAPITULO II

DO PREÇO DO ARRENDAMENTO

64

O preço do arrendamento continuará sendo de:

- a) uma quota fixa de 2.500 contos annualmente;
- b) mais 20 % sobre o excedente da renda bruta annual de 12.000 contos.

Paragraphe unico. O pagamento da quota fixa, a partir do 1° de janeiro de 1915, será feito pela maneira seguinte:

- a) até á renda bruta annual de 5.000 contos, a Companhia pagará 1.500 contos;
- b) mais 50 % da renda bruta que exceder de 5.000 contos até 7.000 contos;

A Companhia fará os pagamentos referidos na clausula precedente ao Governo, além dos 2.500 contos annuaes, mais 50 % do excesso, até ser reintegrada a somma necessaria para completar as quotas que deixaram de ser pagas nos annos anteriores.

65

A Companhia fará os pagamentos referidos na clausula precedente nos prazos e pela fórma seguinte:

a) até o dia 10 de cada mez: a quantia de 93:750\$, correspondente a 75 % da duodecima parte da quota minima fixada na mesma clausula;

b) até ao dia 30 do primeiro mez de cada semestre: 187:500\$, correspondentes aos restantes 25 % daquela quota minima no semestre anterior; e, além disto, tudo quanto ainda estiver devendo das quotas mensaes anteriores.

c) dentro dos 10 dias seguintes á tomada de contas do segundo semestre: tudo quanto a esse tempo for ainda devido pela Companhia, para complemento da porcentagem total do anno, nos termos do paragrapho unico da citada clausula 64 e da alinea b) da mesma clausula.

Paragrapho unico. Se a Companhia deixar de effectuar qualquer dos pagamentos, a que se refere esta clausula, dentro dos respectivos prazos, ficará *ipso jure* constituída em móra, e como tal obrigada ao juro de 9 % ao anno.

CAPITULO III

DA CONSERVAÇÃO E MELHORAMENTOS DA ESTRADA

66

A Companhia manterá, á sua custa, a propriedade arrendada em perfeito estado de conservação, durante todo o prazo do arrendamento.

§ 1º. O Governo, sempre que assim o entender, poderá mandar inspecionar extraordinariamente, no todo ou em parte, o estado das linhas e suas dependencias, bem como o do material rodante, por pessoa de sua confiança, que será acompanhada por um representante da Companhia, e por um arbitro desempatador, previamente escolhido pelos dous, ou, na falta de accôrdo, designado pela sorte entre dous nomes, um dos quaes indicado pelo arbitro do Governo, e o outro pelo representante da Companhia.

§ 2º. Das referidas inspecções se lavrará termo, no qual serão consignados todos os serviços necessarios para se assegurar a boa conservação da estrada e regularidade do trafego, bem como os prazos para sua execução pela Companhia, ou a declaração do bom estado da estrada, obras, ou materiaes sujeitos ao exame da comissão.

§ 3º. Se a Companhia deixar de executar os serviços constantes do termo referido no paragrapho antecedente dentro dos respectivos prazos, incorrerá em multa, sendo-lhe marcados novos prazos pelo Governo; e se, decorrido estes, a Companhia continuar em falta, incorrerá na pena de caducidade, nos termos da clausula 84.

A Companhia fica dispensada da reconstrução do ramal da Serrinha a Rio Negro, e da electrificação ou reconstrução do trecho da Serra do Mar, entre Morretes e Roça Nova; mas continúa obrigada:

1.º. A fazer, ou concluir, os melhoramentos seguintes:

a) a substituição dos trilhos da linha de Paranaguá a Curitiba por outros de 35 kilos por metro corrente e por trilhos de 30 kilos na linha de Curitiba a Ponta Grossa e nos ramaes, com talas de junção em cantoneiras, reforçando conveniente as pontes; mediante prévio estudo e approvação da Fiscalização, para que possam supportar machinas mais pesadas do que as actuaes;

b) lastramento com pedra britada em toda a extensão das linhas e ramaes;

c) modificação das condições technicas da estrada, de modo que a linha, com excepção do trecho de Morretes a Roça Nova, não apresente curvas de raio inferior a 150 metros nem declividades superiores a 1,5 %, salvo nas travessias dos grandes valles, onde o emprego desses limites exigiria a substituição das pontes de grandes vãos, sendo tambem a Companhia obrigada, a collocar acima da maxima enchente o trecho entre Curitiba e Serrinha;

d) augmento de 200 dormentes por kilometro nos trechos onde forem empregados trilhos de 30 kilos de peso por metro corrente;

e) construção de cercas nos trechos em que fallarem, podendo aproveitar para isso os trilhos retirados em virtude da lettra a, cujo estado não permita melhor emprego;

f) construção de novos desvios e modificação das esplanadas das estações para facilitar o cruzamento dos trens e a descarga das mercadorias nas estações de Paranaguá, Porto D. Pedro II, Alexandra, Morretes (com triangulos de reversão), Antonina, Porto de Cima, Volta Grande, kilometro 60, Ypiranga, Banhado, incluindo triangulo), Serra (com tres desvios de segurança), Piraraquara, Pinhaes, Curitiba, Bariguy, Araucaria, Guajuvira, Balsa Nova, Palmeira, Lapa, Desvio, Ribas, Ponta Grossa, Capivary, Lago e Campo do Tenente;

g) augmento de capacidade e melhoramento das caixas de agua de Morretes, Volta Grande, Banhado, kilometro 48, Serrinha, kilometro 20 (linha de Ponta Grossa), e construção de outras novas nas estações de Alexandra e Palmeira;

h) estabelecimento de novas carvoeiras nas estações de Morretes, Curitiba, Serrinha, Ponta Grossa e Rio Negro;

i) assentamento de novas balanças das estações de D. Pedro II, Antonina e Curitiba;

j) ampliação das officinas de Curitiba, introduzindo-lhe os melhoramentos indispensaveis e provendo-as dos machinismos necessarios mais modernos, tendo em consideração o desenvolvimento do trafego e o augmento do material rodante e de tracção;

k) construção e ampliação das estações seguintes:

Curitiba — Construção de uma nova estação de passageiros com todos os melhoramentos mais modernos, de modo a separar por completo esse serviço do de cargas e construir varias plataformas paralelas, ampliando o edificio actual para a installação das diversas repartições da estrada. Construção de um grande armazem em prolongamento do actual.

Paranaguá — Augmento do armazem e ampliação do edificio de passageiros, de modo a separar as salas de espera das duas classes entre si e da sala de bagagem.

D. Pedro II e Antonina — Construção de armazens e edificios de passageiros, tudo de alvenaria, nas mesmas condições dos da estação de Paranaguá.

Porto D. Pedro II — Construção do edificio da estação e do armazem.

Além destes, a Companhia obriga-se a fazer em outras estações os melhoramentos que forem necessarios;

l) construção de uma rotunda para locomotivas e de um deposito para carros, onde fôr julgado conveniente pela Companhia e Fiscalização.

Os melhoramentos indicados nesta clausula não se estendem ao trecho de Serrinha ao kilometro 124, actualmente em trafego.

2°. A fornecer o seguinte material rodante e de tracção, a que se refere a clausula IV do contracto de 31 de Dezembro de 1911:

- a) 25 carros de passageiros de primeira classe;
- b) 2 carros dormitorios;
- c) 2 carros restaurantes;
- d) 1 carro para administração;
- e) 10 carros para bagagem, correio e chefe de trem;
- f) 400 vagões diversos para mercaderia, de capacidades não inferiores a 24 toneladas;
- g) 10 locomotivas do typo Mallet;
- h) 10 locomotivas do typo Ten Wheel.

§ 1°. O Governo poderá dispensar a construção de estações, armazens e outros edificios mencionados no n. 1° desta clausula, que não forem exigidos pelas necessidades do trafego; ficando, em todo o caso, a Companhia obrigada a melhorar ou ampliar os edificios actuaes, segundo os projectos que vierem a ser approvados pelo Governo, e sem prejuizo do disposto no § 5° desta clausula.

§ 2°. O material rodante, a que se refere o n. 2 desta clausula obedecerá em tudo aos typos já adoptados nas linhas de concessão, sendo os carros de passageiros providos de illuminação electrica e todo o material rodante de freios de vacuo e de engates automaticos.

§ 3°. A Companhia obriga-se tambem a adoptar carros para o serviço exclusivo do correio nos trechos que o Governo designar, bem como a annexar aos trens um carro de administração, quando a Fiscalização o exigir.

§ 4º. A Companhia obriga-se, outrossim, a collocar freios de vacuos e engates automaticos no materail rodante e de tracção da estrada arrendada, cujo estado actual justifique essas medidas, de modo a uniformizar quanto possivel o material já existentes com o que fôr adquirido, podendo a Companhia empregar os carros antigos de passageiros de primeira classe para o transporte dos de segunda.

§ 5º. A Companhia obriga-se a dispender, com os melhoramentos e aquisição dos materiaes a que se refere a presente clausula, até á importancia de £ 2.500.000, que será levada á conta do capital a que se refere o § 1º, letra c) da clausula 78, do presente contracto.

§ 6º. O material metallico retirado da linha em bom estado pertence ao Governo, que lhe dará o destino que julgar conveniente; providenciando tambem sobre a applicação que deverá ter o que fôr julgado inservivel, após a inventariação de um e outro pela Fiscalização, inclusive para cumprimento do disposto na alinea e) do numero primeiro desta clausula.

68

Para execução dos melhoramentos, a que se refere a clausula precedente, fica marcado o prazo de 10 annos, contados pela forma estabelecida no § 1º da clausula 50 do presente contracto.

69

Salvo caso de força maior, julgado somente pelo Governo, se vier a ser excedido o prazo estabelecido na clausula precedente, a Companhia incorrerá na multa de 5:000\$ no primeiro mez, e o duplo desta quantia em cada um dos seguintes, até 12; passados os quaes, se não estiverem todos os serviços concluidos, ficará a Companhia na obrigação de constituir, em moeda corrente, um fundo especial por quotas de 4 % da renda bruta, depositadas por semestres vencidos no Thesouro Nacional, as quaes serão pelo Governo applicadas na conclusão das obras referidas.

70

A Companhia goza dos seguintes direitos e favores:

- a) direito de desapropriar por utilidade publica, nos termos do n. 2º da clausula 14 deste contracto;
- b) isenção de impostos federaes, estadoaes e municipaes, que incidam sobre os bens e serviços deste contracto.

Parapho unico. A isenção de direitos de importação e de expediente, concedida á Companhia pela alinea b) da clausula 47 do contracto de 31 de dezembro de 1911, fica de nenhum effeito a contar da vigencia do presente contracto; passando ella a gosar, em compensação, da taxa de 6 % *ad valorem* para os materiaes destinados aos melhoramentos e custeio da linha arrendada, durante a vigencia do arrendamento.

CAPITULO IV

DO TRAFEGO E FISCALIZAÇÃO DA ESTRADA

71

A E. F. do Paraná continuará incorporada á rêde da Companhia para os effeitos do trafego e administração, como se fizesse parte da sua concessão; sendo-lhe inteiramente applicaveis as clausulas 34 a 37 do presente contracto, salvas as modificações constantes das clausulas seguintes.

Paragrapho unico. A Companhia obriga-se:

- a) a manter ou admittir trafego mutuo com as estradas de ferro a que fôr applicavel, e bem assim com a Repartição Geral dos Telegraphos, na fórma das leis e regulamentos respectivos;
- b) transportar o carvão de pedra nacional pela mesma tarifa adoptada para esse producto na Estrada de Ferro Central do Brasil.

72

Só haverá transporte gratuito na estrada para:

- a) o pessoal em serviço e para objecto de serviço;
- b) os materiaes destinados á construcção dos respectivos prolongamentos e ramaes e á conservação das linhas e suas dependencias;
- c) as malas do correio e seus conductores;
- d) os casos especialmente previstos no regulamento dos transportes.

73

Em casos especiaes, taes como falta ou carestia de generos alimenticios, o Governo poderá determinar a redução temporaria das tarifas que julgar conveniente; mas a Companhia será indemnizada da differença dos fretes, a qual será deduzida da contribuição de cada semestre em que tiver vigorado aquella redução, levando-se em conta no respectivo calculo a porcentagem que, nos termos da alinea b) da clausula 64, deveria pertencer ao Governo, na renda não recbida.

74

O trafego não poderá ser interrompido, salvo caso de força maior, a juizo do Governo; e se o fôr por mais de 15 dias consecutivos, poderá o Governo restabelece-lo por conta da Companhia, ou rescindir o contracto, na conformidade das clausulas 84 e 85.

75

Salvo autorização especial do Governo, concedida sempre a título provisório, não poderá a Companhia empregar lenha, como combustível, na estrada arrendada.

76

Não poderá a Companhia arrendataria, por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer commercio ou fazer exploração industrial de quaesquer productos transportados pelas estradas arrendadas.

Paragrapho unico. Na prohibição desta clausula não se comprehendem, porém, os generos alimenticios, e outros objectos destinados aos fornecimentos da mesma construcção.

77

São applicaveis á fiscalização da E. F. do Paraná as disposições contidas nas clausulas 47 e 49 do presente contracto, com excepção do paragrapho unico daquela clausula, na parte relativa á quota de fiscalização, que será de 50:000\$ annualmente, paga em prestações semestraes adiantadas, até ao dia 30 do primeiro mez do semestre a que respectivamente respeitam, sob pena de ficar a Companhia constituída em mora *ipso jure* e como tal obrigada aos juros de 9 % ao anno, sem prejuizo do disposto na clausula 84, n. 7.

Paragrapho unico. A Companhia obriga-se a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros da respectiva escripturação e documentos justificativos; e a enviar á Fiscalização, até o dia 30 de cada mez, uma relação detalhada da totalidade dos transportes effectuados pela estrada durante o mez anterior, indicando a qualidade, quantidade e preço.

CAPITULO V

DAS TOMADAS DE CONTAS

78

As tomadas de contas da estrada arrendada serão inteiramente applicaveis as disposições das clausulas 41, 45 e 46, do presente contracto e hem assim as dos §§ 1º e 3º da clausula 44.

§ 1º. Constituem capital da estrada, para os efectos deste contracto:

a) a contribuição inicial, paga pelo arrendatario, na importancia de 300:000\$000;

b) o sello proporcional do contracto de arrendamento de 1904;

c) as despesas feitas com a aquisição do material rodante accrescido, e com as obras novas da estrada, devidamente autorizadas pelo Governo, inclusive as que foram ou vierem a ser feitas com os melhoramentos referidos na clausula 67 deste contracto; sendo as despesas resultantes das obrigações assumidas pela Companhia, em virtude desta ultima clausula, rigorosamente computadas pelo seu custo real, e justificadas perante a Fiscalização, para os effeitos da clausula 81 do presente contracto, mediante a apresentação dos respectivos documentos por ella exigidos.

§ 2º. Constituem despesas de custeio:

1º. As que se acham indicadas nos ns. 1º e 2º da clausula 44, com excepção das obras novas;

2º. As despesas miudas, de escriptorio e administração, nomeadamente sellos, estampilhas, telegrammas e impostos;

3º. A importancia das contribuições pagas ao Governo pela Companhia como preço do arrendamento.

§ 3º. Ficam expressamente excluidos das despesas do custeio:

a) as multas e as indemnizações de damno;

b) os juros e amortização das operações de credito.

CAPITULO VI

DA OCCUPAÇÃO DA ESTRADA E DA TRANSFERENCIA E ENCAMPAÇÃO DO CONTRACTO

79

O presente contracto será intransferivel sem prévia autorização do Governo.

80

Durante o prazo do arrendamento poderá o Governo occupar temporariamente a estrada, no todo ou em parte, indemnizando a Companhia com uma somma igual á média da renda liquida nos periodos correspondentes do quinquennio precedente á occupação.

81

Passado o dia 31 de dezembro de 1924, poderá o Governo fazer a encampação do contracto, pagando á Companhia uma indemnização correspondente a 25 % da renda liquida média annual, verificada no ultimo quinquennio, multiplicada pelo numero de annos que faltarem para terminação do arrendamento, e mais tantas sexagesimas partes do capital estipulado no § 1 da clausula 78, quantos os annos que faltarem para a terminação do arrendamento.

Paragrapho unico. Os multiplicadores em ambos os productos acima indicados serão annos completos, desprezando-se as fracções de anno.

As indemnizações, a que se referem as duas clausulas precedentes, serão pagas em moeda corrente do paiz.

CAPITULO VII

DAS PENALIDADES

O Governo reserva-se o direito de impor multas de duzentos mil réis até dez contos de réis (200\$ até 10:000\$) pelas irregularidades do trafego, sem motivo justificado, a seu juizo, ou por qualquer outra infracção deste contracto, que não tenha pena especial.

A rescisão do contracto de arrendamento poderá ser declarada por decreto do Governo, sem dependencia de interpellação ou acção judicial, em qualquer dos seguintes casos:

1º, se a Companhia interromper ou abandonar o trafego, em toda ou parte da estrada, por mais de 15 dias, nos termos da clausula 74;

2º, se a Companhia não pagar os saldos semestraes a que se refere a alinea b) da clausula 65 dentro dos respectivos prazos, ou os saldos, a que se refere a alinea c) da mesma clausula, nos 30 dias seguintes á respectiva tomada de contas;

3º, se não recolher aos cofres publicos o reforço de caução, estabelecido na clausula 63, dentro dos 30 dias seguintes á tomada de contas de cada semestre;

4º, se não completar a mesma caução, quando desfalcada, dentro de 30 dias, a contar da notificação que para esse fim lhe será feita pela Fiscalização;

5º, se deixar de prover á conservação da estrada, nos termos do §. 3º da clausula 66;

6º, se transferir o contracto de arrendamento sem prévia autorização do Governo;

7º, se não pagar a quota de fiscalização nos 30 dias seguintes á expedição da respectiva guia, decorrido o prazo estabelecido na clausula 77;

8º, se não depositar dentro de 30 dias da tomada de contas de cada semestre as quotas do fundo especial de que trata a clausula 69;

9º, se a Companhia fôr judicialmente declarada em estado de fallencia.

Verificada a rescisão por alguma das oito primeiras causas da clausula precedente, não será devida indemnização alguma á Companhia, que, além disso, responderá perante a União por perdas e damnos, nos termos do § 2º da clausula 86, e perderá, em favor della, a caução e seus reforços.

Paragrapho unico. Se a rescisão fôr decretada por motivo de fallencia da Companhia, terá esta, porém, direito a receber da União, após a entrega da estrada, nos termos da clausula 86:

a) o saldo, que existir, da caução e seus reforços;

b) tantas trigesimas partes do capital referido no § 1º da clausula 78 quantos os annos completos que faltarem para terminação do arrendamento.

CAPITULO VIII

DA RESTITUIÇÃO DA ESTRADA AO GOVERNO

Findo o prazo do arrendamento, ou rescindido o contracto, nos termos das clausulas precedentes, será a propriedade arrendada entregue ao Governo, pelo inventarrio de que trata a clausula 61, observando-se as regras constantes dos paragraphos seguintes:

§ 1º. Se as linhas, edificios, officinas e mais dependencias da estrada, e o respectivo material fixo e rodante, não estiverem em perfeito estado de conservação, será deduzida das quantias depositadas no Thesouro Nacional, nos termos das clausulas 63 e 69, a parte necessaria para o inteiro cumprimento dessa condição, entregando-se á companhia o saldo daquellas quantias, se o houver, na hypothese do paragrapho unico da clausula precedente.

§ 2º. Se as quantias deduzidas, nos termos do paragrapho precedente, não bastarem para o preenchimento da clausula de perfeita conservação, a Companhia ficará obrigada á devida indemnização, que será fixada judicialmente, mediante vistoria e arbitramento, procedendo-se á respectiva cobrança executivamente.

§ 3º. Os lubrificantes, material de consumo da locomoção, livros, impressos, material de telegrapho ou de construção, combustivel ou utensilios, existentes no almoxarifado e depositos, ou encomendados a esse tempo, em quantidade não excedente ás necessidades de um semestre, serão entregues ao Governo, e por este pagos, no prazo de 90 dias, pelo seu respectivo custo.

§ 4º. Havendo justo motivo para alteração do preço de custo dos materiaes, a que se refere o paragrapho antecedente, será elle determinado por uma avaliação, que se fará *in situ* por duas pessoas, sendo uma nomeada pelo Governo e outra pela Companhia, as

quaes préviamente escolherão um desempatador, por accôrdo ou pela sorte, nos termos do § 1º da clausula 66.

PARTE III

DO CONTRACTO DA ESTRADA DE FERRO D. THEREZA CHRISTINA

DISPOSIÇÕES GERAES

87

O contracto relativo á Estrada de Ferro D. Thereza Christina, tem por objecto, nos termos das clausulas seguintes:

I, o arrendamento da estrada e suas dependencias, de propriedade da União;

II, a construcção, uso e gozo das obras de melhoramento, do porto de Massiambú, ou de outro, que o substitua, no littoral fronteiro a Florianopolis.

Parapho unico. Para a execução deste contracto poderá a Companhia organizar uma nova empresa ou companhia, para a qual passarão todos os direitos e obrigações decorrentes do mesmo; ficando, entretanto, a Companhia subsidiariamente responsavel pela empresa ou companhia cessionaria até que seja officialmente reconhecida, neste caracter, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas.

88

Para a execução das obras de que trata esta terceira parte do contracto fica marcado o prazo de quinze (15) annos, contado pela forma estabelecida no § 1º, da clausula 50.

Parapho unico. Se for excedido este prazo sem motivo de força maior, poderá o Governo declarar a rescisão do contracto, nos termos da clausula 114, não tendo a Companhia direito a indemnização alguma.

89

As questões entre o Governo e a Companhia, relativas ao serviço desta, e as que disserem respeito á intelligencia das clausulas contractuaes, serão decididas, na falta de accôrdo, pela forma prescripta no § 2º da clausula 1; ficando, porém, entendido que, em relação a esta parte terceira do contracto, as questões previstas ou resolvidas nas clausulas seguintes, como as de multa, rescisão e outras, se reputam excluidas da mesma clausula.

90

Sendo consideradas obras federaes as do porto e linhas ferreas referidas neste contracto, a Companhia gosará da isenção de im-

postos, na forma da legislação em vigor, de importação para todos os materiaes necessarios á execução dessas obras, incluídos os que forem precisos para fornecimento de agua, esgoto, telegraphos ou telephones, captação e emprego de força electrica, iluminação a gaz e electrica e material para a estrada de ferro e para exploração de minas de carvão de pedra.

91

A Companhia terá o direito de desapropriar, na fórma das leis vigentes, os terrenos, predios e hemeitorias indispensaveis para a construção das obras que fazem objecto deste contracto, referentes ás estradas de ferro e ao porto, e respectivas dependencias.

§ 1º. Terá, outrosim, durante o prazo do contracto, o usufructo dos terrenos de marinha, necessarios para esse mesmo fim e que ainda não estiverem occupados.

§ 2º. De accôrdo com o Governo poderá a contractante arrendar ou vender os terrenos accrescidos, que não forem necessarios para os fins deste contracto, nem tão pouco para abertura de ruas, praças e outros logradouros ou edificios federaes; sendo o producto de taes arrendamentos ou vendas incluído na renda bruta da empreza, para os effeitos deste mesmo contracto.

92

O Companhia terá a facultade de utilizar-se da força hydraulica que possa adquirir dentro da zona privilegiada das suas linhas, de accôrdo com as leis federaes, para os fins deste contracto e fornecimento publico e particular.

Parapho unico. A zona privilegiada será determinada por forma identica á prescripta na clausula 16.

93

O Governo obriga-se a estabelecer nas estradas de ferro da União e por ella administradas, um frete differencial para o carvão nacional, correspondente a 50 % do que vigorar para o carvão estrangeiro, e a promover a concessão de redução identica nas demais estradas de ferro que se acharem sob sua dependencia.

94

O Governo Federal obriga-se a adquirir annualmente, das minas de carvão exploradas pela Companhia, no minimo, as seguintes quantidades desse material, que lhe serão fornecidas em *briquettes* cujas cinzas não excedam a 12 %:

No primeiro anno, que começará a decorrer seis mezes depois de terminada a linha ferrea de Massiambú á estrada actual, 20.000 toneladas:

	<i>Toneladas</i>
No 2º anno.....	30.000
No 3º anno.....	40.000
No 4º anno.....	50.000
No 5º anno.....	60.000
No 6º anno.....	70.000
No 7º anno.....	80.000
No 8º anno.....	90.000
No 9º anno.....	100.000
No 10º anno.....	110.000

§ 1º. O preço, para o Governo, do carvão posto no porto de Massiambú será, por tonelada: 16\$ para o carvão natural, 20\$ para o carvão em *briquettes*. Estes preços regularão para os fornecimentos enquanto o cambio se mantiver entre 12 e 18 dinheiros por mil réis.

§ 2º. Se o cambio baixar de 12, o preço se elevará na proporção da baixa, e se subir além de 18, o preço será reduzido na proporção da alta do cambio. Para o carvão entregue em outro portos, regularão os preços que ficam aqui estabelecidos, adicionados do frete, na razão de 15 réis por milha e por tonelada.

CAPITULO I

DA ESTRADA DE FERRO D. THEREZA CHRISTINA

SECÇÃO I

DO OBJECTO E PRAZO DE ARRENDAMENTO

95

A Estrada de Ferro D. Thereza Christina, de propriedade da União, continúa arrendada á Companhia até ao dia 31 de dezembro de 1966.

96

O arrendamento tem por objecto: a linha actual da estrada, com as respectivas estações, escriptorios, armazens, depositos e mais edificios e dependencias, bem como o material fixo e rodante.

Paragraphe unico. O prolongamento do ramal de Laguna e as novas linhas construidas pela Companhia de conformidade com a alinea f) do § 1º da clausula seguinte, serão incorporados no arrendamento á medida que forem entregues ao trafego publico, levando-se á conta de capital o respectivo custo.

A Companhia fica obrigada a manter o ramal de Laguna de modo a satisfazer ás necessidades do respectivo trafego e bem assim a prolongal-o até ao cáes, realizando os melhoramentos que facilitem o commercio local.

§ 1°. A Companhia poderá, outrosim, mediante accôrdo com o Governo:

- a) supprimir o trecho do porto de Imbituba até o entroncamento com o ramal da Laguna;
- b) transferir as officinas existentes naquelle porto para onde melhor convier;
- c) aproveitar os materiaes do trecho supprimido para o estabelecimento de ramaes que se dirijam para as minas de carvão;
- d) substituir os trilhos actuaes da estrada por outros mais pesados;
- e) mudar o systema de tracção, substituindo-o pelo de tracção electrica;
- f) construir novas linhas ou dobrar as actuaes por toda a extensão da estrada, nas zonas em que taes obras se tornarem precisas.

§ 2°. A Companhia terá preferencia, em igualdade de condições, para a construcção, uso e gozo, dos prolongamentos e ramaes que concorrerem para o desenvolvimento e facilidade do trafego da linha arrendada, e de quaesquer estradas de ferro que partirem do porto cõcedido ou deverem terminar neste porto, qualquer que seja sua direcção, ressalvados, em todo caso, os direitos adquiridos por concessão anterior.

A construcção de quaesquer linhas novas, prolongamentos, ramaes e novas secções se regerão pelas clausulas 4ª, 5ª, 6ª, 7ª, 8ª, 9ª, 10ª, 11ª, 13ª, 14ª, 15ª, 18ª, 19ª, segunda alinea, 20ª, 21ª, 28ª e 33ª que acompanham o decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, sendo, porém, de 25 metros o comprimento minimo de tangentes entre curvas oppostas, descontados das rampas os valores correspondentes ás curvaturas, para nunca ser realmente excedido o limite maximo da declividade.

Parapho unico. As demais condições relativas á construcção das linhas novas, prolongamentos e ramaes serão fixadas por occasião da approvação dos respectivos estudos pelo Governo, tendo em vista as clausulas do presente contracto.

Ao inventario da propriedade arrendada serão applicaveis as disposições das clausulas 61 e 62 do presente contracto.

Paragrapho unico. Subsiste a responsabilidade da Companhia pelo valor dos materiaes do almoxarifado, a que se refere a clausula 22ª do decreto n. 5.977, de 18 de abril de 1906, observada a regra estabelecida no paragrapho unico da clausula 100.

SECÇÃO II

DO PREÇO DO ARRENDAMENTO

100

O preço do arrendamento será constituído:

a) nos cinco primeiros annos, a contar de 1912, pela quota correspondente a 1 % (um por cento) da renda bruta annual de todas as linhas que se acharem em trafego durante o referido prazo;

b) durante os 10 annos que se seguirem áquelles pela quota de 2 1/2 por cento da mesma renda;

c) durante o resto do prazo do arrendamento pela quota de 5 % da referida renda.

Paragrapho unico. A responsabilidade do Governo pelo terço do deficit annual nos dois primeiros annos do arrendamento, limitado em cada um delles ao de 1909, compensar-se-á com a obrigação da Companhia constante do paragrapho unico da clausula 99, para o effeito de ser effectuado o pagamento do saldo devedor.

101

O preço do arrendamento será pago por semestres vencidos, dentro dos 10 dias seguintes ás respectivas tomadas de contas.

Paragrapho unico. Se a Companhia deixar de fazer os referidos pagamentos dentro dos 30 dias seguintes ao termo dos respectivos prazos, ficará constituída em mora, *ipso jure*, e com tal obrigada ao juro de 9 % ao anno, cabendo ao Governo o direito de cobrar executivamente aquella quantia e seus juros.

SECÇÃO III

DA CONSERVAÇÃO E MELHORAMENTOS DA ESTRADA

102

A Companhia manterá a propriedade arrendada em perfeito estado de conservação e não poderá alterar as condições technicas das estradas sem expressa autorização do Governo e prévia approvação da respectiva planta e perfil, por ella apresentados.

103

A Companhia augmentará o material rodante da estrada, conforme as necessidades do trafego.

SECÇÃO IV

DO TRAFEGO E FISCALIZAÇÃO DA ESTRADA

104

As condições desta estrada são igualmente applicaveis as clausulas 34 e 35 do presente contracto, e bem assim a alinea a) do paragrapho unico da clausula 71, e as clausulas 72, 75, e, *mutatis mutandis*, a clausula 73.

Paragrapho unico. Salvo caso de força maior, no qual se comprehenderá a greve de operarios, o trafego da estrada ou de qualquer dos seus trechos não poderá ser interrompido por mais de 15 dias consecutivos, sob pena da Companhia incorrer na multa de 1:000\$ por dia de interrupção, nos primeiros 15 dias, e de 2:000\$ nos 15 seguintes, passados os quaes, se a interrupção continuar, será applicavel a disposição da clausula 111.

105

A fiscalização desta estrada reger-se-á pelas disposições contidas nas clausulas 47 e 49 do presente contracto, com excepção dos respectivos paragraphos.

Paragrapho unico. A Companhia contribuirá annualmente, para as despesas de fiscalização, com a quantia de 18:000\$, em prestações semestraes adiantadas, pagas até ao dia 30 do primeiro mez do semestre a que respeitam; applicando-se, no caso de falta, a disposição do paragrapho unico da clausula 101.

SECÇÃO V

DAS TOMADAS DE CONTAS

106

As tomadas de contas serão feitas, em relação a cada semestre, pela forma estabelecida na clausula 41.

107

Para determinação do custo das linhas novas que a Companhia construir em virtude deste contracto, proceder-se-á da seguinte forma:

a) antes de encetar a construção de qualquer trecho, a Companhia apresentará á aprovação do Governo orçamento completo do mesmo, incluindo o material fixo e rodante. Este orçamento, uma vez approvedo, representará o custo maximo do trecho;

b) concluida a construção de cada trecho, proceder-se-á á fixação definitiva do custo, tendo por base a medição das obras feitas, facturas do material e gastos de transportes;

c) o valor das obras será calculado pela tabella de preços em papel-moeda e convertido depois em réis, ouro, pela média do cam-

bio á vista, que tiver vigorado durante o periodo da construcção do trecho. O valor do material importado será fixado desde logo em réis, ouro, á vista das facturas do mesmo.

§ 1°. Vigorará, para os effeitos deste contracto, a tabella de preços approvada por portaria de 6 de junho de 1905, para a construcção e conclusão das construcções da rede das estradas de ferro do Rio Grande do Sul, arrendadas á *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*.

§ 2°. O capital definitivo das obras referidas nesta clausula se constituirá com as importancias annualmente reconhecidas como effectivamente nella empregadas e as provenientes de outras despesas feitas de accôrdo com este contracto, applicando-se ás quantidades de obras executadas os respectivos preços que figurarem nos orçamentos approvados pelo Governo.

§ 3°. O Governo expedirá as convenientes instrucções para as medições das obras executadas e tomadas de contas.

SECÇÃO VI

DA OCCUPAÇÃO DA ESTRADA E DA ENCAMPAÇÃO DO CONTRACTO

108

Em caso de guerra ou de grave commoção intestina, poderá o Governo occupar temporariamente a estrada, no todo ou em partes, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação.

109

Passado o dia 18 de abril de 1926, poderá o Governo, prece-
dendo autorização legislativa, encampar as linhas arrendadas e seus prolongamentos e ramaes, mediante a indemnização do valor de 10 vezes a renda liquida média dos ultimos cinco annos para as linhas actualmente existentes, e, para os prolongamentos e ramaes construidos com capital levantado pela Companhia, indemnização do custo dos mesmos e mais vinte por cento (20 %) deste custo.

§ 1°. Além do preço estabelecido nesta clausula, a Companhia será tambem indemnizada das despesas que tiver feito com melhoramentos das linhas arrendadas, e augmento do respectivo material rodante, que houverem sido autorizados pelo Governo, e cujo valor tiver sido por elle approvado e que, ao tempo da encampação, ainda não se achar amortizado.

§ 2°. A amortização annual do capital, de que trata o paragra-
pho precedente, será calculada á razão de $\frac{1}{n}$; representando n o numero de annos que ainda faltarem para o termo do arrendamento, ao serem inaugurados os ditos melhoramentos, ou adquiridos aquelles materiaes.

§ 3°. As indemnizações a que se refere a presente clausula serão pagas em moeda corrente, ou em apolices da divida interna do juro de 5 % ao anno.

§ 4°. Observar-se-á também, em relação a esta estrada, o que se acha disposto no § 2° da clausula 55 do presente contracto.

SECÇÃO VII

DAS PENALIDADES

110

Pelas infracções deste contracto, para as quaes se não ache indicada pena especial, poderá o Governon impôr á Companhia multas de um a cinco contos de réis.

111

A rescisão do contracto de arrendamento poderá ser declarada por decreto do Governo, sem dependencia de interpeação ou acção judiciaria, se o trafego fôr interrompido por mais de 30 dias, nos termos do paragrapho unico da clausula 104, salvo caso de força maior.

Paragrapho unico. Rescindido o contracto, pelo motivo consignado nesta clausula, a Companhia não terá direito a indemnização alguma.

SECÇÃO VIII

DA RESTITUIÇÃO DA ESTRADA AO GOVERNO

112

Findo o prazo do arrendamento, a Companhia restituirá ao Governo a propriedade arrendada pelo inventario de que trata a clausula 99.

§ 1°. Todas as mais linhas ferreas, com o material fixo e rodante, edificios e quaesquer outras dependencias, reverterão para o dominio da União, em perfeito estado de conservação, sem nenhuma indemnização.

§ 2°. Os ramaes propriamente do serviço das minas de carvão não reverterão.

CAPITULO II

DA CONSTRUÇÃO E GOSO DO PORTO

113

A Companhia obriga-se a construir em Massiambú ou em ponto do littoral fronteiro a Florianopolis um porto provisorio de madeiras com a extensão necessaria para o seu regular movimento, e a nelle manter, por dragagem, uma profundidade minima de nove (9) metros, com referencia á maré baixa média, ao longo do caes, e na largura necessaria para facil ancoragem, manobra e atracação dos navios.

Parapho unico. Si vier a reconhecer-se a conveniencia de pedra o de madeira, logo que a importancia e o movimento do porto atinjam a um gráo capaz de remunerar o emprego do capital para esse fim necessario.

114

A Companhia terá o uso e gozo das obras de melhoramento do porto até 31 de dezembro de 1966.

Parapho unico. Si vier a reconhecer-se a conveniencia de ser creado um grande porto, augmentando artificialmente a superficie de atracação e a área abrigada, o prazo da concessão do porto poderá ser elevado ao maximo da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869.

115

A Companhia submeterá á approvação do Governo o plano definitivo e o orçamento das obras a executar, que serão considerados approvados se até noventa (90) dias depois de sua apresentação não houver o Governo proferido qualquer decisão a respeito.

116

Durante o prazo do contracto, a Companhia será obrigada a proceder, á sua custa, ás reparações que forem necessarias, a manter as obras em perfeito estado de conservação, bem como a profundidade de agua fixada. O Governo terá o direito de, na falta de cumprimento desta clausula, fazer executar por conta daquella os trabalhos indispensaveis.

117

Os armazens construidos pela Companhia gozarão dos favores e vantagens concedidos por lei aos armazens alfandegados e entrepostos, podendo ella emitir titulos de garantia (*warrants*) das mercadorias depositadas, de accôrdo com os regulamentos que vigorarem.

118

A Companhia obriga-se a effectuar os serviços de capatazias e armazenagem da Alfandega, percebendo as taxas officiaes das alfandegas da Republica e ficando sujeita aos regulamentos e instruções do Ministerio da Fazenda.

119

Para remuneração e amortização do capital empregado nas obras do porto e suas dependencias, pagamento das respectivas despesas de custeio e conservação e, bem assim, da fiscalização por parte do Governo, perceberá a Companhia as taxas approvadas para os mesmos serviços no cás de Santos, em moeda nacional corrente (papel), a saber:

a) por dia e por metro linear de caes occupado por navio a vapor ou outro motor moderno, setecentos réis (700 réis) pela atracação do navio. As embarcações de arqueação até duzentos e cincoenta (250) toneladas pagarão somente cincoenta por cento (50 %) das ditas taxas.

b) por dia e por metro linear de caes occupado por navio não a vapor ou outro motor moderno, quinhentos (500) réis pela atracação do navio;

c) por kilogramma de mercadorias embarcadas ou desembarcadas, 2,5 réis pela utilização do caes e conservação do porto;

d) por capatazias e armazenagens, as taxas que forem cobradas nas alfandegas, de conformidade com as leis e regulamentos em vigor.

Paragrapho unico. Construido o porto em ponto do littoral fronteiro a Florianopolis, as taxas nelle cobradas não deverão ser superiores ás que forem estabelecidas par aos portos de São Francisco e Paranaguá.

120

Serão embarcados e desembarcados gratuitamente nos estabelecimentos do porto: quaesquer sommas de dinheiro, quer pertencentes á União, quer ao Estado de Santa Catharina; as malas do Correio; as bagagens dos passageiros civis e militares e respectivos petrechos bellicos; assim como os immigrantes com suas bagagens, correndo por conta da Companhia o transporte destas ultimas de bordo para os vágões das vias-ferreas que vierem ter ao caes.

121

No caso de movimento de tropas federaes ou estadoaes, poderão estas utilizar-se do caes e demais estabelecimentos para embarque e desembarque, sem ficarem sujeitas ao pagamento de taxa alguma. Deve, outrosim, a Companhia facilitar por todos os meios os serviços da União ou do Estado, dando-lhe preferéncia para uso de seus apparchos e do caes, sendo esses serviços, todavia, indemnizados.

122

O Governo reserva-se o direito de resgatar as obras do porto, independentemente das estradas de ferro, de conformidade com o § 9º do art. 1º da lei n. 1.746, de 13 de outubro de 1869. Para esse resgate será deduzida, do custo das obras, a importancia que já houver sido amortizada.

123

A Companhia deverá formar um fundo de amortização por meio de quotas deduzidas dos lucros liquidos da exploração do porto, e calculadas de modo a produzir no fim do prazo do contracto o capital correspondente ás obras e material que houverem de reverter para o dominio da União, sem indemnização.

Findo o prazo do presente contracto (clausula 114) as obras de melhoramento do porto, com todas as suas dependencias, reverterão para o dominio da União, em perfeito estado de conservação, sem indemnização alguma.

Rio de Janeiro, 19 de janeiro de 1916. — *A. Tavares de Lyra.*

AVISO N. 11-A — DE 19 DE JANEIRO DE 1916

Annula a tomada de contas da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte referente ao 2º semestre de 1914.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 11-A — Rio de Janeiro, 10 de janeiro de 1916.

Com o officio n. 480|Z, de 19 de outubro proximo findo, remettestes o processo da tomada de contas referente ao 2º semestre de 1914 da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, realizada pela segunda vez, em consequencia de ter sido annullada a anteriormente feita conforme providencias expedidas por essa Inspectoria ao chefe do 4º districto.

De accordo com as informações que prestastes, verifica-se do mesmo processo:

1º. Na receita foi indevidamente incluído o imposto de transitto recolhido á Delegacia Fiscal, quando devia ser escripturada apenas a commissão de 4 %; e na despesa figurou aquella importancia como despesa eventual, o que tambem não é acceptavel;

2º. A quota de arrendamento foi calculada sobre a receita apresentada, sem o imposto recolhido, não se podendo verificar pelos documentos annexos a sua exactidão, á vista da irregularidade, acima apontada;

3º. No resumo do movimento financeiro do anno, a junta incluiu na despesa a quota do arrendamento do anno de 1912, no valor de 6:487\$440, sem attender a que essa importancia pertence a um periodo differente. No mesmo movimento financeiro figuram tambem, tanto na receita como na despesa, os impostos e transportes recolhidos nos dous semestres.

Por todas estas razões, deixo de approvar a tomada de contas em questão, repetindo-vos, por esta occasião, as recommendações constantes do meu aviso n. 174, de 9 de novembro do anno findo, que deixou de approvar a tomada de contas desta mesma estrada, relativa ao 1º semestre de 1914.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

PORTARIA — DE 22 DE JANEIRO DE 1916

Approva o quadro de pessoal e respectivos vencimentos para os serviços da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica:

Resolve, á vista do que propoz o engenheiro-chefe da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, approvar o quadro do pessoal e respectivos vencimentos, para os serviços da mesma estrada, que com esta baixa assignado pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1916.

A. Tavares de Lyra.

Quadro do pessoal, approved por Portaria desta data

1ª DIVISÃO

ADMINISTRAÇÃO

1 director. 30:000\$000

SECRETARIA:

1 secretario. 6:000\$000
1 2º escriptuario. 3:600\$000
1 3º escriptuario. 3:000\$000
1 archivista. 3:600\$000
1 continuo, diaria de 5\$. 1:830\$000

CONTABILIDADE:

1 chefe da contabilidade. 15:000\$000
1 thesoureiro. 9:000\$000
1 fiel do thesoureiro. 6:000\$000
1 guarda-livros. 6:600\$000
1 ajudante de guarda-livros. 4:200\$000
1 2º escriptuario. 3:600\$000
3 terceiros escriptuarios a réis
3:000\$. 9:000\$000
1 servente, diaria de 5\$. 1:820\$000

103:260\$000

2ª DIVISÃO

TRAFEGO

1 chefe do trafego.	21:000\$000
2 inspectores do trafego a 6:000\$	12:000\$000
1 inspector itinerante.	4:800\$000
1 2º escripturario.	3:600\$000
1 3º escripturario.	3:000\$000
3 auxiliares de escripta a 1:800\$.	5:400\$000
1 servente, diaria de 4\$.	1:464\$000
4 agentes de 1ª classe a 4:200\$.	16:800\$000
6 agentes de 2ª classe a 3:000\$.	18:000\$000
8 agentes de 3ª classe a 2:400\$..	19:200\$000
12 agentes de 4ª classe a 2:160\$..	25:920\$000
8 conferentes a 1:800\$.	14:400\$000
6 telegraphistas de primeira clas- se a 1:800\$000.	10:800\$000
6 telegraphistas de segunda clas- se a 1:440\$.	8:640\$000
1 telephonista, diaria de 4\$.	1:464\$000
2 praticantes, diaria de 2\$.	1:464\$000
4 estafetas, diaria de 2\$500.	3:660\$000
5 manobreiros, diaria de 5\$.	9:150\$000
5 guarda-chaves (zona febril), diaria de 5\$.	9:150\$000
27 guarda-chaves, diaria de 4\$.	39:528\$000
5 rondantes, diaria de 4\$.	7:320\$000
1 encarregado do telegrapho.	4:800\$000
10 guarda-fios, diaria de 5\$.	18:300\$000
1 feitor, diaria de 5\$.	1:830\$000
6 trabalhadores, diaria de 4\$.	8:784\$000
3 chefes de trem de 1ª classe a 3:600\$.	10:800\$000
5 chefes de trem de 2ª classe a 2:400\$.	12:000\$000
4 limpadores de carros, diaria de 4\$000.	5:856\$000
5 guarda-freios, diaria de 5\$.	9:150\$000
1 1º piloto, diaria de 10\$.	3:660\$000
1 2º piloto, diaria de 8\$.	2:928\$000
2 pilotos de lancha, diaria de 6\$.	4:892\$000
7 marinheiros, diaria de 5\$.	12:810\$000

CONTADORIA:

1 contador.	7:200\$000
1 caixa.	3:600\$000
1 encarregado da secção de fo- lhas.	4:200\$000
2 primeiros escripturarios a réis 4:200\$.	8:400\$000

2 segundos escripturarios a réis 3:600\$	7:200\$000	
2 terceiros escripturarios a réis 3:000\$	6:000\$000	
1 auxiliar de escripta.	1:800\$000	370:470\$000

3ª DIVISÃO

LINHA E EDIFICIOS

1 chefe da linha.	21:000\$000	
3 engenheiros residentes a réis 12:000\$.	36:000\$000	
1 engenheiro-chefe de escriptorio	7:200\$000	
3 conductores technicos a réis 4:800\$.	14:400\$000	
2 segundos escripturarios a réis 3:600\$.	7:200\$000	
1 3º escripturario.	3:000\$000	
2 auxiliares de escripta a réis 1:800\$.	3:600\$000	
3 mestres de linha de 1ª classe a 4:200\$000.	12:600\$000	
3 mestres de linha de 2ª classe a 3:600\$.	10:800\$000	
2 mestres de linha de 3ª classe a 3:000\$.	6:000\$000	
1 marcador de dormentes, diaria de 10\$.	3:660\$000	
1 continuo, diaria de 5\$.	1:830\$000	
122 feitores (zona febril), diaria de 5\$500.	44:286\$000	
208 trabalhadores (zona febril) dia- ria de 4\$500.	342:576\$000	
70 feitores, diaria de 5\$.	128:100\$000	
334 trabalhadores, diaria de 4\$.	488:976\$000	
2 encarregados de carpinteiros, diaria de 8\$.	5:856\$000	
6 carpinteiros de 1ª classe, diaria de 7\$.	15:372\$000	
10 carpinteiros de 2ª classe, diaria de 6\$.	21:960\$000	
20 serventes de carpinteiros, diaria de 4\$.	29:280\$000	
1 encarregado de pedreiro, diaria de 8\$000.	2:928\$000	
6 pedreiros de 1ª classe, diaria de 7\$.	15:372\$000	
10 pedreiros de 2ª classe, diaria de 6\$.	21:960\$000	
20 serventes de pedreiro, diaria de 4\$.	29:280\$000	

3	cavouqueiros de 1ª classe, diaria de 6\$.	6:588\$000	
4	cavouqueiros de 2ª classe, diaria de 5\$.	7:320\$000	
3	serventes de cavouqueiro, diaria de 4\$.	4:392\$000	
3	ferreiros, diaria de 7\$.	7:686\$000	
3	malhadores, diaria de 5\$.	5:490\$000	
3	pintores, diaria de 7\$.	7:686\$000	
4	poceiros, diaria de 5\$.	7:320\$000	
4	bombeiros á mão, diaria de 5\$.	7:320\$000	1.327:028\$000

4ª DIVISÃO

LOCOMOÇÃO

1	chefe da locomoção.	21:000\$000
1	inspector de tracção.	6:000\$000
1	chefe das officinas.	6:000\$000
2	segundos escripturarios a réis 3:600\$.	7:200\$000
1	3º escripturario.	3:000\$000
1	auxiliar de escripta.	1:800\$000
1	desenhista.	3:000\$000
1	continuo, diaria de 5\$.	1:830\$000
2	encarregados de officinas a réis 4:200\$.	8:400\$000
4	officiaes de 1ª classe, diaria de 10\$.	14:640\$000
8	officiaes de 2ª classe, diaria de 9\$000.	26:352\$000
20	officiaes de 3ª classe, diaria de 6\$.	43:920\$000
10	ajudantes de 1ª classe, diaria de 5\$.	18:300\$000
16	ajudantes de 2ª classe, diaria de 4\$500.	26:352\$000
10	aprendizes, diaria de 2\$.	7:320\$000
2	encarregados da lenha, diaria de 6\$.	4:392\$000
2	rondantes, diaria de 5\$.	3:660\$000
25	trabalhadores, diaria de 4\$.	3:600\$000
3	machinistas de primeira classe, a 4:800\$.	14:400\$000
3	machinistas de 2ª classe, a réis 4:200\$000.	12:600\$000
4	machinistas de 3ª classe a réis 3:600\$.	14:400\$000
10	machinistas de 4ª classe a réis a 3:000\$.	30:000\$000
20	foguistas, diaria de 15\$.	36:600\$000
15	limpadores, diaria de 14\$.	21:960\$000
6	motoristas, diaria de 6\$.	13:176\$000
2	accendedores, diaria de 5\$.	3:660\$000

ALMOXARIFADO :

1 almoxarife	7:200\$000	
1 chefe de deposito	3:600\$000	
1 3º escriptuario	3:000\$000	
1 auxiliar de escripta.	1:800\$000	
3 trabalhadores, diaria de 4\$.	4:392\$000	406:554\$000
		<hr/>
Diarias		2.207:322\$000
		24:000\$000
		<hr/>
		2.231:322\$000

O director da estrada poderá arbitrar as seguintes diarias aos funcionarios da mesma, de accordo com o art. 132, n. VIII, da lei n. 3.089, de 8 de janeiro de 1916:

Director	20\$000
Chefe do trafego, chefe da linha, chefe da locomoção e chefe da contabilidade	15\$000
Engenheiro residente, thesoureiro e secretario	10\$000
Inspectores do trafego e de tracção, chefes de officinas, contador, almoxarife e pagador	8\$000
Engenheiro chefe de escriptorio, conductor tecnico e encarregado do telegrapho	6\$000
Inspector itinerante e escripturarios	4\$000

Rio de Janeiro, 22 de janeiro de 1916. — *Affonso G. C. Maciel*, Director Geral de Viação.

AVISO N. 12 — DE 24 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza a transportar pelo preço de 88\$800 por tonelada o kerozene e a gasolina procedentes de S. Paulo em quantidade minima de 10 toneladas, quando despachados em trafego mutuo com a E. F. Sorocabana para todas as estações além da de Araçatuba.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação. — 2ª Secção — N. 12 — Rio de Janeiro, 24 de janeiro de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e, tendo em vista as informações prestadas em vosso officio n. 691/S, de 27 de dezembro proximo findo, declaro-vos, para os devidos fins, que autorizo aquella companhia a transportar pelo preço de 88\$800 por tonelada o kerozene e a gasolina procedentes de S. Paulo em quantidade minima de 10 toneladas, quando despachados em trafego mutuo com a Estrada de Ferro Sorocabana para todas as estações situadas além da de Araçatuba. O mesmo frete deverá ser cobrado nas condições ora indicadas para

os despachos procedentes de S. Paulo por via da Estrada de Ferro Paulista.

A tarifa especial de que se trata deverá vigorar pelo prazo de 12 mezes.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 11.917 — DE 26 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 4.391:633\$866; para a conclusão das obras do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil para Belo Horizonte, em virtude de tarefas e contractos.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 1º, n. 4, do decreto numero 3.083, de 5 do corrente mez, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 4.391:633\$866, para a conclusão das obras do prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil para Belo Horizonte, em virtude de tarefas e contractos.

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.918 — DE 26 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 4.651:805\$991, para pagamento do excesso de pessoal e material, durante o exercicio de 1914, na Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 1º, n. 2º do decreto numero 3.083, de 5 do corrente mez, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 4.651:805\$991, para pagamento do excesso de pessoal e material, durante o exercicio de 1914, na Estrada de Ferro Central do Brasil, sendo réis..... 1.529:550\$554 para pessoal e 3.122:255\$447 para material, conforme o officio da directoria da mesma estrada, n. 456, de 6 de maio de 1915.

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.919 — DE 26 DE JANEIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 24.061:672\$154, para o pagamento de serviços de prolongamento e ramaes, executados na Secção-Construcção da Estrada de Ferro Central do Brasil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 1º, n. 1 do decreto numero 3.083, de 3 do corrente mez, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 24.061:672\$154, para o pagamento de serviços de prolongamentos e ramaes, executados na Secção-Construcção da Estrada de Ferro Central do Brasil, assim discriminados:

- a) prolongamento da bitola larga para Belo Horizonte, réis 14.289:588\$199;
- b) Curralinho a Montes Claros, 1.018:288\$071;
- c) Pirapora a Belém do Pará, 211:972\$921;
- d) Itacurussá a Angra dos Reis, 3.677:667\$724;
- e) Rede Fluminense, 2.501:558\$372;
- f) Livramento a Piranga, 314:074\$207;
- g) Ouro Preto a Ponte Nova, 1.339:417\$545;
- h) Sabará á Cidade de Ferros, 100:733\$681;
- i) para aquisição do material 608:366\$434.

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.920 — DE 26 DE JANEIRO DE 1916

Approva os estudos definitivos do ultimo trecho com a extensão de 51.472 metros, do ramal de Lages a Macau, da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, e respectivo orçamento, na importancia de 2.667:317\$283.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos do ultimo trecho, com a extensão de 51.472 metros do ramal de Lages a Macau, da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte; hem assim o respectivo orçamento, reduzido á importancia de réis 2.667:317\$283, pela exclusão da verba material rodante, que a estrada já possui em quantidade sufficiente; tudo de accordo com

os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da respectiva Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.921 — DE 26 DE JANEIRO DE 1916

Declara que deverá effectuar-se até 31 de maio do corrente anno a abertura ao trafego publico do ramal de Tres Corações a Lavras, da Rede de Viação Sul-Mineira.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, tendo em consideração o que lhe expoz o Ministro e Secretario de Estado da Viação e Obras Publicas, decreta:

Artigo unico. A abertura ao trafego publico de todo o ramal de Tres Corações a Lavras, de que trata a clausula I, n. IV, do contracto autorizado pelo decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, deverá effectuar-se até 31 de maio do corrente anno, sob pena de serem applicadas á Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rede Sul-Mineira), as multas estipuladas na clausula XXVIII do mesmo contracto.

Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 15 — DE 26 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza a intimar a *Compagnie Auxiliaire* a executar as obras reconhecidas necessarias pela commissão de inspecção extraordinaria.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 15 — Rio de Janeiro, 26 de janeiro de 1916.

Tendo presente o relatorio enviado pelo vosso officio n. 23|S, de 10 do corrente mez, da inspecção extraordinaria a que, de accordo com o aviso n. 149, de 15 de outubro, e a portaria de 6 de novembro do anno proximo findo, foram submettidos os servicos de viação ferrea a cargo da *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, recommendo-vos providenciais para que, na conformidade da clausula XVII do contracto autorizado pelo decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905, a dita companhia, dentro dos prazos fixados no termo anexo ao dito relatorio; execute as obras

e serviços consignados no dito termo, aos quaes ficou obrigada, em ordem a assegurar a boa conservação das estradas que lhe estão arrendadas e a regularidade do seu trafego.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 16 — DE 28 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza a Inspectoria a intimar a Companhia Noroeste do Brasil a providenciar sobre a conservação da linha e a regularidade dos respectivos serviços.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 16 — Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 1916.

Concedendo a autorização que solicitastes em officio n. 696/S, de 28 do mez findo, no intuito de fazer cumprir o disposto no aviso n. 160, de 2 de outubro anterior, que providencia sobre a conservação da linha e a regularidade dos serviços da Estrada de Ferro de Baurú a Itapura; e attendendo, por outro lado, á solicitação constante do que me dirigistes em 10 do corrente, sob n. 14/S, resolvo determinar que intimeiis a Companhia da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil:

1º, a submeter á approvação do Governo, dentro do prazo de um mez, a contar da data da intimação e de conformidade com as instrucções expedidas a respeito:

a) os planos e orçamentos para a duplicação da capacidade actual dos armazens das estações de Jacutinha e Presidente Alves;

b) idem, idem para a substituição das estações de Toledo Pisa e Lauro Muller por outras do typo da de Jacutinga, após a ampliação do armazem;

c) idem, idem para a construcção de um armazem isolado, na estação de Pennapolis, com uma área minima de 6m,00 x 20m,00;

2º, a adquirir, para prevenir uma possivel crise de transporte e regularizar quanto antes os serviços do trafego, dentro do prazo maximo de 10 mezes e precedendo approvação do Governo quanto aos respectivos typos:

a) quinze locomotivas;

b) tres carros de 1ª classe e seis de 2ª para passageiros e tres vagões correio e bagagem;

c) cincoenta vagões fechados com a lotação de 20 toneladas; trinta idem, idem, com a de 16; vinte pranchas, com a de 20, e dez com a de 10; dez gaiolas para transporte de annaes, e, finalmente, dous vagões para inflammaveis;

3º, a restabelecer o perfil transversal normal da estrada, propondo a execução das obras de drenagem e outras necessárias, e promover a substituição dos dormentes comprometidos, de modo a se facilitarem os trabalhos de conservação da via-permanente e garantir eficazmente, dentro de seis mezes, a indispensável segurança da circulação;

4º, a dar cumprimento, no mais curto prazo, que arbitrareis, ao aviso n. 1, de 6 de janeiro do anno passado, que autorizou a construção de um edificio de *alvenaria*, na estação de Biriguy, situada no kilometro 262 da linha de Itapura, devendo ser adoptado o typo de estação de 4ª classe, approved pelo aviso n. 99, de 11 de novembro de 1914, elevada a respectiva despeza até o maximo de 8:042\$ á conta do custeio da mesma linha.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 17 — DE 28 DE JANEIRO DE 1916

Declara que a construção da obra de arte que substituirá o cruzamento da E. F. de Santa Maria ao Uruguay com a rua Jacuhy, na cidade de Passo Fundo, depende de accôrdo que deve promover com a *C. Auxiliaire*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 17 — Rio de Janeiro, 28 de janeiro de 1916.

Tendo presente o vosso officio n. 677|S. de 21 de dezembro ultimo, referente á reclamação feita pela Municipalidade de Passo Fundo sobre o cruzamento em aterro da Estrada de Ferro de Santa Maria ao Uruguay com a rua Jacuhy, na mesma cidade, declaro-vos, para os fins convenientes, que, não estando a Companhia arrendataria da mesma estrada obrigada a substituir o aterro pela obra de arte especial que se faz mister para a continuidade do transito da rua alludida, a sua construção depende de accôrdo, que promovereis, com a dita Companhia, para que seja effectuada por conta de seu capital ou, em parte, por aquella Municipalidade a respectiva despeza, na importancia que fôr autorizada, mediante approvação de projecto e orçamento da obra de que se trata.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 19 — DE 29 DE JANEIRO 1916

Autoriza a abertura, ao trafego publico, da estação de Guaxima, da Estrada de Ferro Mogyana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 19 — Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, em petição de 6 de dezembro do anno findo, e ás informações que sobre o assumpto prestastes em officio n. 47/S, de 19 do corrente, declaro, para vosso conhecimento e fins convenientes, que autorizo a abertura ao trafego da estação de Guaxima, de que trata o decreto n. 11.739, de 6 de outubro de 1915, situada no kilometro 545.674, da linha de Araguary, e approvo o quadro do seu pessoal e respectivos vencimentos, o qual com este baixa, assignado pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Deixo de tomar em consideração as tarifas, igualmente submettidas á minha approvação, por isso que devem alli vigorar as que se applicam á referida linha de Araguary.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

QUADRO A QUE SE REFERE O AVISO N. 19, DESTA DATA

Estação de Guaxima, situada no kilometro 546 da linha de Araguary

1 chefe de estação	200\$000
1 telegraphista de 2ª classe	120\$000
2 portadores (cada um)	100\$000
1 praticante de 1ª classe	60\$000

Directoria Geral de Viação, Rio de Janeiro, 29 de janeiro de 1916. — Affonso G. C. Maciel, Director Geral.

AVISO N. 20 — DE 31 DE JANEIRO DE 1916

Autoriza a estabelecer o preço unitario de 24 ré's por 1.500 kilos e decametro de distancia, para o transporte de uma ponte metallica de 30 metros de vão.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 20 — Rio de Janeiro, 31 de janeiro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, de accôrdo com a proposta constante de vosso officio n. 49/S, de 19 do corrente mez,

e o art. 36 do anexo n.º 2 do contracto de que trata o decreto numero 9.172, de 4 de dezembro de 1914, ficaes autorizado a estabelecer mediante ajuste prévio, assignado pelo engenheiro-chefe da Fiscalização da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, e o representante da companhia contractante desta estrada, o preço unitario de 24 réis por 1.500 kilos e decametro de distancia, da ponta dos trilhos ao logar do emprego para o transporte pelos meios ordinarios da superstructura metallica de uma ponte de 30 metros de vão, cuja montagem é necessaria afim de evitar maior despeza ao transporte de terras para formação de um dos aterros adjacentes á referida obra de arte.

O alludido preço é estabelecido para vigorar unicamente nas condições especiaes de que se trata, dependendo outros casos de resolução deste Ministerio, a que essa inspectoría os submeterá.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 22 — DE 1 DE FEVEREIRO DE 1916

Approva o horario e o quadro do pessoal para a estação de Japy no trecho de Guaxupé a Passos, da Companhia Mogyana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2.ª Secção — N. 22 — Rio de Janeiro, 1 de fevereiro de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação em petição de 10 do corrente, sobre a qual informastes em officio n. 57/S, de 26 seguinte, resolvo approvar o horario e o pessoal para a estação de Japy (designada por Tres Barras nos estudos definitivos), situada no kilometro 3.300 do ramal de Passos, da Rêde da Viação Sul-Mineira, de accordo com os quadros que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Declaro-vos, outrossim, approvadas em caracter provisorio as tarifas propostas no mesmo requerimento, ficando a companhia obrigada a apresentar, dentro do prazo de 60 dias, a contar de 24 de janeiro ultimo, novas tarifas na conformidade dos avisos n. 109, de 9 de dezembro de 1914, e n. 5, de 8 de janeiro do corrente anno, bem assim a estabelecer o trafego e percurso mutuos de que tratam as alíneas *c* e *d* do referido aviso n. 109.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

Quadro do pessoal para a estação de Japy no trecho de Guazupé a Passos, a que se refere o aviso n. 22 desta data

N.	Categorias	Vencimentos mensaes
	1 chefe de estação.	200\$000
	1 telegraphista de 2ª classe.	120\$000
	2 portadores a 90\$000	180\$000
	Total.	500\$000

Rio de Janeiro, Directoria Geral de Viação, 1 de fevereiro de 1916. — *Affonso G. C. Maciel*, Director Geral.

DECRETO N. 11.930 — DE 2 DE FEVEREIRO DE 1916

Concede autorização á *S. Paulo Northern Railroad Company*, para funcionar na Republica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a sociedade anonyma *S. Paulo Northern Railroad Company*, com séde nos Estados Unidos da America e devidamente representada, decreta:

Artigo unico. E' concedida autorização á *S. Paulo Northern Railroad Company*, para funcionar na Republica com os estatutos que apresentou, mediante as clausulas que a este acompanham, assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Agricultura, Industria e Commercio, ficando, porém, a mesma companhia obrigada a cumprir as formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 2 de fevereiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
Carlos Maximiliano Pereira dos Santos.

Clausulas que acompanham o decreto n. 11.930, desta data

I

A *S. Paulo Northern Railroad Company* é obrigada a ter um representante geral no Brasil com plenos e illimitados poderes para tratar e definitivamente resolver as questões que se suscitarem quer com o Governo, quer com particulares, podendo ser demandado e receber citação inicial pela companhia.

II

Todos os actos que praticar no Brasil ficarão sujeitos unicamente ás respectivas leis e regulamentos e á jurisdicção de seus tribunaes judiciaes ou administrativos, sem que em tempo, algum possa a referida companhia reclamar qualquer excepção fundada em seus estatutos, cujas disposições não poderão servir de base para qualquer reclamação concernente á execução das obras ou serviços a que elles se referem.

III

Fica dependente de autorização do Governo qualquer alteração que a companhia tenha de fazer nos respectivos estatutos. Ser-lhe-ha cassada a autorização para funcção na Republica si infringir esta clausula.

IV

Fica entendido que a autorização é dada sem prejuizo do principio de achar-se a companhia sujeita ás disposições de direito que regem as sociedades anonymas.

V

A infracção de qualquer das clausulas para a qual não esteja comminada pena especial será punida com a multa de um conto de réis (1:000\$) a cinco contos de réis (5:000\$), e no caso de reincidência com a cassação da autorização concedida pelo decreto em virtude do qual baixam as presentes clausulas.

Rio de Janeiro, 2 de fevereiro de 1916. — *Carlos Maximiliano Pereira dos Santos.*

DECRETO N. 14.933 — DE 2 DE FEVEREIRO DE 1916.

Approva o projecto de uma ponte metallica sobre o rio Saracuruna, no kilometro 36 mais 751 metros da Estrada de Ferro Norte, da *Leopoldina Railway Company, Limited*, e o respectivo orçamento, na importancia de 232:295\$540.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu *The Leopoldina Railway Company, Limited*, para cumprimento do disposto na condição 3ª do decreto n. 10.604, de 11 de dezembro de 1913, mantida pelo art. 2º do decreto n. 11.137, de 9 de setembro de 1914, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados o projecto de uma ponte metallica sobre o rio Saracuruna, no kilometro 36 mais 751 metros da Estrada de Ferro do Norte, da *Leopoldina Railway Company, Limited*, e o respectivo orçamento, na importancia de 232:295\$540.

tudo de conformidade com as plantas e mais documentos que com este baixam, assignados pelo director geral de Viação, da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 2 de fevereiro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 23 — DE 2 DE FEVEREIRO DE 1916

Modif'ca o teor do aviso n. 124, de 16 de setembro de 1915, na parte referente á classificacão da despeza proveniente do lastro da linha de S. Francisco a Porto União, trecho de Hansa a Rio Vermelho.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 23 — Rio de Janeiro, 2 de fevereiro de 1916.

Attendendo ao que expuzestes em officio n. 51|S, de 24 de janeiro proximo findo, relativamente ao lastro de pedra no trecho de Hansa a Rio Vermelho na linha de S. Francisco a Porto União, declaro-vos, para os devidos effeitos, que rescivo modificar pela seguinte forma o teor do aviso n. 124, de 16 de setembro de 1915, na parte referente á classificacão da despeza proveniente do dito lastro:

"Fica approvedo o preço suplementar de 7\$500 (sete mil e quinhentos réis) por metro cubico para o lastro de pedra britada, empregado na secção de Hansa a Rio Vermelho, da linha de São Francisco, correndo a respectiva despeza por conta da construcção e podendo a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande adoptal-o nos pontos da mesma linha em que, a juizo da Fiscalizacão, tal emprego se torne imprescindivel. Para a consequente averbacaão da despeza na referida conta, devem ser rectificadas as "Situações Provisorias" dos serviços de construcção do trecho, mediante revisão do capitulo competente. Em caso de empregar-se esse lastro mediante prévia autorizacão do Governo, no trecho de S. Francisco a Hansa, aberto ao trafego desde 1910, será, então, o melhoramento levado á conta do custeio, computando-se a respectiva despeza pelo seu valor real, demonstrado perante a Fiscalizacão por documentos considerados regulares a juizo da mesma."

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 24 — DE 4 DE FEVEREIRO DE 1916

Sobre trilhos para a construção da linha de Rosario a Caxias

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria
Geral de Viação — 2ª Secção — N. 24 — Rio de Janeiro, 4 de
fevereiro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, em solução ao requerimento da Empresa Constructora Rio Grande do Sul, informado pelo vosso officio n. 58[S], de 26 de janeiro ultimo, que os trilhos a ceder em virtude do aviso n. 131, de 18 de setembro do anno proximo findo, para a construção da Estrada de Ferro de Rosario a Caxias, devem ser dos que ficaram pertencendo á União e sem applicação immediata, em consequencia da revisão do contracto de João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia do Rio Grande do Sul.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 25 — DE 4 DE FEVEREIRO DE 1916

Annulla a tomada de contas do 1º semestre de 1915, da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria
Geral de Viação — 2ª Secção — N. 25 — Rio de Janeiro, 4 de
fevereiro de 1916.

Declaro-vos que, tendo presente o processo da tomada de contas do 1º semestre de 1915, da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, o qual remettestes com o officio n. 85[Z], de 28 de janeiro ultimo, resolvi annullar a mesma tomada de contas pelas irregularidades indicadas no citado officio e determinar que se proceda a uma outra sem aquellas irregularidades, cumprindo tambem que nestes e noutros casos, como já tem sido recommendado, seja mencionada na acta a extensão média em trafego a que é referida a renda bruta kilômetrica.

Junto vos são devolvidos, com excepção da acta, os documentos que vieram annexos ao dito officio n. 85[Z].

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 26 — DE 4 DE FEVEREIRO DE 1916

Autoriza a construção de um "brete" na estação de Saycan (E. F. P. Alegre a Uruguayana).

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 26 — Rio de Janeiro, 4 de fevereiro de 1916.

Atendendo ao que requereu a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul, e de accordo com as informações a respeito prestadas em vosso officio n. 56|S., de 24 de janeiro ultimo, declaro-vos, para os devidos fins, que autorizo aquella companhia a construir um brete para embarque de gado na estação de Saycan (E. F. Porto Alegre a Uruguayana), de conformidade com o projecto apresentado e o orçamento respectivo, na importancia de 5:031\$515, maximo da despeza com a dita obra, que deverá ser levada á conta de capital da mencionada companhia.

Junto vos são remettidas as segundas vias do projecto e orçamento alludidos, rubricados pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 28 — DE 5 DE FEVEREIRO DE 1916

Resolve sobre a applicação de tarifa para o transporte de madeira entre as estradas Sorocabana e a S. Paulo-Rio Grande.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 28 — Rio de Janeiro, 5 de fevereiro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo ao que requereram as Companhias Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e *Sorocabana Railway* e de accordo com as informações constantes de vosso officio n. 61|S., de 26 de janeiro do corrente anno, resolvo que a tarifa n. 16-A da rede de viação ferrea a cargo da primeira das citadas companhias, applicada actualmente com uma só inicial até S. Paulo e exclusivamente aos transportes de madeira destinada ao Rio de Janeiro, seja igualmente applicada aos transportes desta mercadoria quando destinada a qualquer estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, além de Mogy das Cruzes, inclusive, até Rio de Janeiro, bem como ás da *S. Paulo Railway*, a partir de S. Bernardo, inclusive, até Santos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 30 — DE 7 DE FEVEREIRO DE 1916

Declara que a estação de Rio Pardo fica considerada como inicial do ramal de Santa Cruz e extinta a estação do Couto.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 30 — Rio de Janeiro, 7 de fevereiro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo ao requerido pela *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da Rede de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, e de accordo com a informação constante de vosso officio n. 75/S., de 1 do corrente mez, fica a estação de Rio Pardo considerada como inicial do ramal de Santa Cruz e extinta, em consequencia, a estação do Couto, distante tres kilometros da primeira e que está servindo unicamente para o entroncamento do dito ramal.

Saude e fraternidade:

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 11.947 — 9 DE FEVEREIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 22:658\$332, destinado a occorrer ao pagamento dos vencimentos que competem, no exercicio de 1915, aos ex-inspectores, addidos, de portos, rios e canaes, das estradas e das obras contra as seccas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 95 *in fine* da lei n. 3.089, de 8 de janeiro ultimo, e tendo ouvido o Tribunal de Contas, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 22:658\$332, destinado a occorrer ao pagamento dos vencimentos que competem, no exercicio de 1915, aos ex-inspectores federaes de portos, rios e canaes, das estradas e de obras contra as seccas, respectivamente, engenheiros Candido José de Godoy, José de Godoy, José Estacio de Lima Brandão e Aarão Reis, addidos.

Rio de Janeiro, 9 de fevereiro de 1916, 95º da Independencia a 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.948 — DE 9 DE FEVEREIRO DE 1916

Abra ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de \$1:000\$000, destinado a occorrer ao pagamento dos vencimentos que competem, no exercicio de 1916, aos inspectores, addidos, de portos, rios e canaes, das estradas e de obras contra as seccas.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 95, *in fine* da lei numero 3.089, de 8 de janeiro ultimo, e tendo ouvido o Tribunal de Contas, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de \$1:000\$000, destinado a occorrer ao pagamento dos vencimentos que competem, no exercicio de 1916, aos ex-inspectores federaes de portos, rios e canaes, das estradas e de obras contra as seccas, engenheiros Candido José de Godoy e José Estacio de Lima Brandão e Aarão Reis, addidos.

Rio de Janeiro, 9 de fevereiro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES,
A. Tavares de Lira.

AVISO N. 32 — DE 11 DE FEVEREIRO DE 1916

Recusa os projectos e orçamentos da reconstrução do trecho entre Piedade e Raiz da Serra na E. F. Therezopolis.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 32 — Rio de Janeiro, 11 de fevereiro de 1916.

Em solução ao requerimento da Empresa Estrada de Ferro Therezopolis, datado de 23 de dezembro do anno proximo findo e informado pelo vosso officio n. 62/S. de 27 de janeiro ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que deixo de aceitar os projectos e orçamentos da reconstrução da linha em trafego, no trecho entre Piedade e Raiz da Serra daquella estrada, apresentados com o dito requerimento, por deverem ser nelles effectuadas pela referida empresa as correções e reduções que forem mister, na forma do vosso citado officio, em ordem a se realizarem economicamente os melhoramentos em questão, de harmonia com os contractos em vigor.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lira.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 11.961 — DE 16 DE FEVEREIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 500.000\$000, para conclusão do trecho da estação Rio Branco á Villa de Santo Angelo, na Estrada de Ferro de Cruz Alta á foz do Ijuhy.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 1º, n. 5, do decreto numero 3.083, de 5 de janeiro de 1916, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 500.000\$000, para conclusão do trecho da estação Rio Branco á villa de Santo Angelo, na Estrada de Ferro de Cruz Alta á Foz do Ijuhy.

Rio de Janeiro, 16 de fevereiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 34 — DE 16 DE FEVEREIRO DE 1916

Concede permissão á S. Paulo-Rio Grande para fornecer á *Compagnie Auxiliaire* 300.000 *tirefonds*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N.º 34 — Rio de Janeiro, 16 de fevereiro de 1916.

Atendendo ao requerimento, sobre o qual informastes em officio n. 83/S., de 7 do corrente mez, e no qual a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande pede permissão para ceder á *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, trezentos mil (300.000) *tirefonds*, resolve deferir-o, sob condição de que ficará a requerente obrigada a restituir este material cedido, quando recommencarem os trabalhos de construcção, sem fazer, entretanto, figurar o respectivo custo no capital de lbs. 3.270.371, correspondente a despesas ainda a effectuar, ao qual se refere o § 1º da clausula III do contracto de 7 de agosto de 1915.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 35 — DE 18 DE FEVEREIRO DE 1916

Comunica que as obras a fazer com a passagem dos carros electricos sobre a vida permanente da *Great Western*, em Maceió, devem ser feitas por conta da Companhia Alagoana de Trilhos Urbanos.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 35 — Rio de Janeiro, 18 de fevereiro de 1916.

Attendendo ao que requereu *The Great Western of Brasil Railway Company, Limited*, e de accordo com as informações constantes do vosso officio n. 79|S, de 7 do corrente, communico-vos, para os devidos fins, que as obras que interessam á via permanente, indispensaveis para a segurança do respectivo trafego, devido á passagem dos carros electricos em Maceió sobre a linha arrendada áquella companhia, devem ser feitas por conta da Companhia Alagoana de Trilhos Urbanos, pois constituem obras supplementares que se tornaram necessarias e exclusivamente occasionadas pela passagem dos referidos carros, não devendo, portanto, ser comprehendidas no art. 12 do regulamento approved pelo decreto n. 1.930, de 26 de abril de 1957.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 36 — DE 21 DE FEVEREIRO DE 1916

Autoriza a Inspectoria a interpellar a *Madeira-Mamoré Railway* sobre a escriptura de reconhecimento de divida, caução e penhor feitos pela mesma Companhia a favor da *Empire Trust Company*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 36 — Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1916.

Para salvaguardar os interesses do Governo, relativamente á hypotheca da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, da qual tratou o vosso officio n. 672|S, de 18 de dezembro do anno passado, declaro-vos, para os fins convenientes, que essa Inspectoria fica autorizada a interpellar a *Madeira-Mamoré Railway Company* sobre a escriptura de reconhecimento de divida com garantia de fiança do activo, caução e penhor feitos pela mesma companhia em favor da *Empire Trust Company*.

Do resultado dessa interpellação dareis conhecimento, com a possivel brevidade, a este Ministerio.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 37 — DE 21 DE FEVEREIRO DE 1916

Autoriza a Inspectoria a pedir explicações á Rêde Sul-Mineira sobre uma escriptura pela qual foi dada em 1ª hypotheca a linha de Eleuterio a Passa Tres.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 37 — Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, em solução ao vosso officio n. 76/S, de 2 do mez corrente, ficas autorizado a pedir explicações á Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras — Rêde Sul-Mineira, acerca da escriptura em que consta ter a mesma companhia dado, para segurança e garantia de um empréstimo de 50 milhões de francos, em primeira hypotheca, a linha do Rio Eleuterio a Passa Tres e bem assim todo o material fixo e rodante, estações, telegraphos, armazens, officinas e todas as demais dependencias e accessorios da dita linha, hypotheca que a companhia na referida escriptura *declara ser de sua propriedade*, em desaccôrdo com o disposto na clausula IV do contracto de 2 de janeiro de 1910.

Do resultado dessa interpegação dareis conhecimento com a possível brevidade a este Ministerio.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 38 — DE 22 DE FEVEREIRO DE 1916

Proroga o prazo para que a Estrada de Ferro Victoria a Minas apresente projectos de revisão de suas tarifas e de accôrdo de trafego mutuo.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 38 — Rio de Janeiro, 22 de fevereiro de 1916.

Declaro-vos para os fins convenientes, que, attendendo ás informações constantes do vosso officio n. 82/S, de 7 do mez corrente, resolvo prolongar por 30 dias, improrogavis, o prazo concedido pelo aviso n. 187, de 19 de novembro do anno passado para que a Estrada de Ferro Victoria a Minas apresente os projectos de revisão de suas tarifas e de accôrdo de trafego mutuo entre as suas linhas e as da *The Leopoldina Railway Company, Limited*, e Estrada de Ferro Central do Brasil, e, bem assim, torne extensivos ás suas linhas os regulamentos dos transportes e do telegrapho approvados pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 11.974 — DE 23 DE FEVEREIRO DE 1916

Approva o projecto e orçamento, na importancia de 214:952\$850, para a construcção de novos desvios na estação de Agua Branca, da São Paulo Railway Company, Limited.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, atendendo ao que requereu a S. Paulo Railway Company, Limited, e tendo em vista as informações devidamente prestadas, decreta:

Art. 1º. Ficam approvados, para a construcção de novos desvios na estação de Agua Branca, da linha da S. Paulo Railway Company, Limited, o projecto e orçamento, na importancia de réis 214:952\$850, os quaes com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Art. 2º. A quantia que se apurar em tomada de contas como effectivamente despendida na dita construcção, até á importancia do mesmo orçamento, como maximo, será levada á conta do capital da companhia, nos termos da clausula VII. § 2º, do contracto autorizado pelo decreto n. 1.999, de 2 de abril de 1895.

Rio de Janeiro, 23 de fevereiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 40 — DE 23 DE FEVEREIRO DE 1916

Manda fornecer á Repartição Geral dos Telegraphos a quantidade que fór possível de trilhos usados que se encontram á margem da E. F. Central do Rio Grande do Norte.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 40 — Rio de Janeiro, 23 de fevereiro de 1916.

Tendo presente o officio n. 11, de 5 de janeiro ultimo, do director da Repartição Geral dos Telegraphos, o qual informastes em officio n. 91/S, de 9 do corrente, declaro-vos, para os devidos effeitos, que ficades autorizado a fornecer áquella repartição a quantidade que fór possível dos trilhos usados que se encontram á margem da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, os quaes terão de ser empregados como postes de linhas telegraphicas na região flagellada pela secca no Estado do Rio Grande do Norte.

Declaro-vos, outrosim, que para os effeitos do ajuste de contas ou qualquer outro, fica fixado o preço de 60\$ a tonelada do referido material.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 39 — DE 22 DE FEVEREIRO DE 1916

Approva a proposta feita no sentido de ficar a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande obrigada a fornecer á respectiva Fiscalização uma relação minuciosa de todo o material entregue á E. F. Sorocabana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 39 — Rio de Janeiro, 22 de fevereiro de 1916.

Tendo em vista o exposto em vosso officio n. 64/S, de 27 de janeiro findo, resolvo approvar a proposta que fizestes no sentido de ficar a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande obrigada a fornecer á respectiva Fiscalização uma relação minuciosa de todo o material entregue á Estrada de Ferro Sorocabana, de accôrdo com os avisos ns. 95, de 28 de outubro de 1914, 30 de 22 de março de 1915, e 72, de 22 de junho de 1915, devendo restituir este material quando recommencarem os seus trabalhos de construção, sem incluir, entretanto, o respectivo custo na importância de libs. 3.270.371, a que se refere o § 3º da clausula 7ª do decreto n. 11.905, de 19 de janeiro do corrente anno.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 11.975 — DE 23 DE FEVEREIRO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 2.200:000\$000, destinado á liquidação das contas da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, relativas a exercicios anteriores ao de 1916.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 88 n. XVII da lei numero 3.089, de 8 de janeiro de 1916, resolve abrir ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito extraordinario de 2.200:000\$, destinado a occorrer á liquidação das contas da Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá, resultantes de despezas e compromissos nos exercicios anteriores ao de 1916.

Rio de Janeiro, 23 de fevereiro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 41 — DE 26 DE FEVEREIRO DE 1916

Autoriza a S. Paulo-Rio Grande a installar luz electrica em seis carros bagageiros da linha Itararé-Uruguay, levando á conta do custeio da citada linha a despeza até o maximo de 2:009\$107 por vagão.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 41 — Rio de Janeiro, 24 de fevereiro de 1916.

Em solução ao requerimento da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo Rio-Grande, em que pede autorização para installar luz electrica em seis carros bagageiros da linha Itararé-Uruguay, declaro-vos para os devidos fins, que, á vista das informações prestadas pelo vosso officio n. 92|S, de 10 do mez corrente, fica a referida companhia autorizada a levar á conta de custeio da citada linha a despeza apurada com o mencionado melhoramento até o maximo de 2:009\$107 por vagão.

Juntos vós é devolvida a 2ª via do orçamento apresentado e approved, com a rubrica do director geral da Viação desta Secretaria de Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 42 — DE 26 DE FEVEREIRO DE 1916

Approva a redução sobre os preços de passagens de excursão, a titulo de experiencia, na Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 42 — Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1916.

Attendendo ao que requereu a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da Rêde de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, em petição de 15 de janeiro ultimo, declaro-vos, que, nos termos das informações constantes do vosso officio n. 97|S, de 11 do corrente, fica approved a redução sobre os preços de passagens de excursão, a titulo de experiencia, de accordo com as seguintes bases:

1ª, os bilhetes serão emitidos para ambas as classes ou uma só com uma redução sobre os preços das passagens ordinarias de 33,3 % no unimo e de 50 % no maximo, ficando a companhia com a faculdade de applicar, dentro daquelles limites, o abatimento que julgar conveniente. Estes bilhetes darão direito a viagens de ida e volta, sem interrupção em cada sentido;

2ª, o prazo para volta variará de dous a dez dias, contados da data da emissão, cumprindo ao viajante fazer recarimbar o seu bilhete, no dia de regresso, na estação de embarque ou em uma das intermediarias;

3ª, as estações a que se hajam de referir os bilhetes, os dias durante os quaes perdure a sua emissão, bem como o prazo para a volta, serão annunciados ao publico com antecedencia de pelo menos dous dias;

4ª, os portadores de bilhetes de excursão ficarão sujeitos ás disposições do regulamento geral dos transportes, no que não contrariem ás presentes condições.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 44 — DE 26 DE FEVEREIRO DE 1916

Annulla a tomada de contas do 2º semestre de 1914 da Estrada de Ferro Victoria a Minas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 44 — Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, e de accôrdo com a informação que prestastes em officio n. 11|Z, de 3 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica annullada a tomada de contas relativa ao segundo semestre do anno de 1914, cujo processo ora vos devolvo, devendo se proceder a uma outra em que fiquem sanadas as irregularidades apontadas em vosso mencionado officio.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 45 — DE 26 DE FEVEREIRO DE 1916

Resolve sobre a consulta da Inspectoria a respeito do pagamento da folha de medição provisoria sobre indemnizações pagas por Austri-
liano de Carvalho & C., empreiteiros da E. F. Timbó a Propriá.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 45 — Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1916.

Pelo officio n. 690|Z, de 6 de novembro de 1914, foi encaminhada a este Ministerio, para pagamento, a folha de medição provisoria relativa a indemnizações pagas por Austri-
liano de Carvalho & C., empreiteiros da construção da Estrada de Ferro de Timbó a Propriá, para a passagem da referida estrada e localização de suas obras, na importancia de 36:300\$; e pelos officios ns. 699|Z, 700|Z e 701|Z, de 13 do mencionado mez, foram tambem transmit-

tidas as folhas de medições provisórias de trabalhos executados na dita estrada nos mezes de abril e maio de 1914, dezembro de 1912 e dezembro de 1913, respectivamente, nas importancias de réis.... 221:634\$700, 482:334\$929 e 766:753\$910

Respondendo á consulta do vosso officio n. 661|S, de 13 de dezembro ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que:

1º, não desaparece para o pagamento a consideração do maximo kilometrico de 38:500\$, afim de prevalecer o pagamento da medição final por unidade de obra, e, sim, de accordo com o espirito da clausula XV, além desse preço kilometrico, deverá pagar-se, *si se derem as hypotheses da mesma clausula*, mais o seguinte, calculado segundo a tabella contractual:

a) preço do material rodante que exceder de 3\$900 por metro de linha;

b) preço dos edificios que exceder de 1\$100 por metro de linha;

c) preço das superstructuras para pontes e pontilhões que excederem do peso de 2.000 toneladas;

2º, na conformidade da interpretação constante da resposta anterior, ter-se-ha de pagar á parte, além dos 38:500\$ por kilometro, os excessos, que em correspondencia ao material rodante, aos edificios e ás superstructuras, conforme a discriminação supra, forem determinados pela medição final. As cercas não devem ser consideradas á parte por não soffrer duvida que estejam incluídas no preço de 38:500\$ por kilometro de linha inteiramente prompta (Cls. II, III e XV);

3º, a todas as obras do ramal de Capella e da linha de Barracão a Timbó, parte inatacada ou que estava por concluir, devem ser applicadas as mesmas decisões, deduzindo-se, porém, as obras que já estavam executadas, avaliadas estas pelos preços unitarios contractuales;

4º, a conservação da parte em tráfego da linha de Timbó a Barracão não deve ser paga além do maximo kilometrico, desde que os empreiteiros delle se utilizaram para a condução gratuita do seu material e pessoal, tendo sido este trecho assemelhado aos outros para todos os effeitos do contracto, no referente á conservação da linha construída;

5º, de accordo com o constante da solução ao primeiro ponto da consulta, os excessos devem ser considerados não só em relação ao material rodante e aos edificios, como tambem ás vigas metálicas, desde que co-existam os excessos em referencia aos tres capitulos ou verbas das despesas com a construção de que se trata.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 46 — DE 26 DE FEVEREIRO DE 1916

Revoga os avisos ns. 134, de 14 de novembro de 1912, e 43, de 9 de maio de 1913, sobre o pagamento das linhas a que se refere o n. III da clausula I do contracto da Rede Sul-Mineira, da Companhia Mogyana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 46 — Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 1916.

Tendo presente o requerimento em que a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação pede reconsideração do despacho que manteve a decisão constante do aviso n. 43, de 9 de maio de 1913, confirmatorio da doutrina da letra b do aviso n. 134, de 14 de novembro de 1912, determinando que do deposito, effectuado no Banco do Brasil, da importancia de 10.000:000\$ fossem pagas as folhas de medições provisórias das obras realizadas na Rede de Viação Sul-Mineira, proporcionalmente ás obras e aquisições de materiaes equivalentes á relação entre os referidos 10.000:000\$ e a importancia total do custo das linhas, pelos orçamentos approvados pelo Governo; e,

Considerando que no contracto não existe dispositivo que permita essa restricção, quanto ao pagamento das obras realizadas e materiaes adquiridos, antes ao contrario, está explicitamente determinado na clausula XXVI que os trabalhos executados sejam pagos por avaliações trimensaes provisórias, pelos preços calculados segundo a tabella approvada pelo Governo e que faz parte integrante do contracto; bem assim,

Considerando que a importancia de 10.000:000\$, de que tratam as clausulas VII e VIII do mesmo contracto, não foi exigida como caução ou garantia para a execução das obras, legitimando assim a restricção do pagamento á quota proporcional ás obras que fossem sendo executadas desde que estas excederam a quantia depositada, porquanto a caução garantidora da execução do contracto é a que está expressamente fixada na clausula LIX; mas,

Considerando que a companhia ficou obrigada a construir á sua custa as linhas de que trata o n. III da clausula I do contracto sem outros onus para o Governo Federal senão os resultantes do serviço de juros de 5 % e a amortização por annuidades de 1 %, a partir de 1917, descontados do preço do arrendamento annual, relativo ao referido capital de 10.000:000\$ feito pela empresa; e,

Considerando que de accordo com a clausula VII o deposito de 10.000:000\$ se destina não só aos prolongamentos e ramaes constantes do n. III da clausula I, mas tambem ao estabelecimento das officinas modernas de reparação, declaro-vos, para os devidos effectos, que resolvo revogar os avisos ns. 134, de 14 de novembro de 1912, e 43, de 9 de maio de 1913, na parte em que decidiram que os pagamentos devidos á companhia pela construcção das linhas a que se refere o n. III da clausula I fossem feitos em proporção aos orçamentos approvados pelo Governo e, bem assim, entregar á mesma companhia as quantias retidas das folhas de medições realizadas na conformidade da doutrina dos citados avisos, ora revogados, reservando-se a importancia necessaria para

a construção das oficinas modernas de reparação, orçadas em 1.934:865\$801.

A contractante fica, porém, obrigada a ultimar os serviços dos prolongamentos e do ramal de Passos, serviços que correrão exclusivamente á sua custa, incorrendo nas multas do contracto, caso não os execute nos prazos estipulados.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 11.980 — DE 4 DE MARÇO DE 1916

Approva as clausulas para a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.102, de 21 de julho de 1910, com a Companhia Viação Ferrea de Itabapoana.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Viação Ferrea de Itabapoana, e de conformidade como o decreto legislativo n. 2.912, de 30 de dezembro de 1914, art. 30, n. IV, da lei n. 2.924, de 8 de janeiro do corrente anno, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas, que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, para a revisão do contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.102, de 21 de julho de 1910, com a Companhia Viação Ferrea de Itabapoana.

Rio de Janeiro, 4 de março de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

Clausulas a que se refere o decreto n. 11.980, de 4 de março de 1916

I

O Governo Federal mantém a subvenção de 15.000\$ por kilometro, até ao limite de 14 kilometros e 200 metros, concedida á Companhia Viação Ferrea de Itabapoana pelo decreto n. 8.102, de 21 de julho de 1910, para a construção de sua linha ferrea entre Ponte de Itabapoana e Bom Jesus de Itabapoana.

II

A subvenção de que trata a clausula anterior e que, de accôrdo com a mesma clausula, não poderá exceder de 213.000\$, será

paga depois que a referida linha ferrea fôr medida, examinada e aceita pelo Governo, e aberta ao trafego publico; e, outrossim, depois de feita e registrada, nos termos da lei, a hypotheca de que trata a clausula V.

III

Por occasião do pagamento da subvenção a que tiver direito a companhia, na forma das clausulas anteriores, serão descontadas:

a) a importancia total das quotas de fiscalização, na razão de 1:500\$ por trimestre, que deixou de recolher aos cofres publicos, no regimen do decreto n. 8.102, de 21 de julho de 1910, clausula XVI, cujo effeito se contará até 4 de março de 1916;

b) a importancia total devida pelas quotas da mesma natureza na razão de cem mil réis (100\$), de accordo com a clausula VI deste contracto, inclusive as correspondentes ao semestre que se seguir á assignatura do presente contracto:

c) a quantia de 10:000\$, que ficará retida para garantia da perfeita execução deste contracto e pagamento das quotas de fiscalização.

IV

A Companhia obriga-se a restituir a importancia total que houver recebido do Governo a titulo da subvenção de que trata o presente contracto.

Paragrapho unico. A alludida restituição será feita em prestações semestraes, de que cada uma será equivalente, salvo a ultima prestação fraccionaria, a tres por cento (3 %) da dita importancia total e deverá ser recolhida aos cofres publicos dentro de dez dias do inicio de cada semestre, a contar de 1 de janeiro de 1921.

V

Para garantia da restituição estipulada na clausula anterior será hypothecada ao Governo Federal a linha ferrea referida na clausula I, com todo o seu material fixo e rodante, dependencias e accessorios.

VI

Para a fiscalização por parte do Governo, a companhia recolherá aos cofres publicos a quantia de seiscentos mil réis (600\$), dentro de dez dias do inicio de cada semestre do anno financeiro.

Paragrapho unico. O regimen destas novas quotas de fiscalização será contado de 4 de março de 1916.

VII

Na construção da linha ferrea, que será em toda a sua extensão da bitola de um metro entre trilhos, serão observados

os planos e estudos já approvados pelo Governo Federal, bem assim os regulamentos e instrucções vigentes do mesmo Governo.

VIII

Além da subvenção o Governo concede á companhia os seguintes favores:

1º direito de desapropriar, por utilidade publica, na forma das leis e regulamentos em vigor, os terrenos e bemfeitorias necessários á construcção da linha ferrea;

2º, preferencia, em igualdade de condições com outros concorrentes, para a construcção de prolongamentos e ramaes da mesma linha.

IX

A companhia obriga-se a concluir dentro do prazo de cento e vinte (120) dias, contados da data do registro deste contracto no Tribunal de Contas, as obras necessarias para que a linha ferrea seja aberta ao trafego publico dentro desse mesmo prazo.

X

Fica sem effeito a isenção de direitos aduaneiros concedida á companhia pela clausula 8ª, letra b, do contracto celebrado de accordo com o decreto n. 8.102, de 21 de julho de 1910, bem assim o privilegio de zona a que se refere a clausula XVII do mesmo contracto.

XI

A Companhia fica sujeita ás disposições vigentes do regulamento de 26 de abril de 1857 e, bem assim, quaesquer outras da mesma natureza que foram ou vierem a ser decretadas para a segurança e policia das estradas de ferro e prophylaxia nos transportes de animaes, uma vez que as referidas disposições não sejam contrarias ás clausulas do presente contracto.

XII

A companhia fica obrigada:

A entregar á fiscalização do Governo, até 31 de janeiro de cada anno, os quadros estatísticos do trafego da estrada no anno anterior, com as discriminações e pela forma que forem competentemente indicadas pela mesma fiscalização; e, bem assim, a prestar promptamente os mais esclarecimentos e informações que, em qualquer tempo, e de referencia ao mesmo trafego, lhe forem reclamados pela mesma fiscalização.

XIII

Os preços dos transportes serão fixados em tarifas approvadas pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios

de condução ao tempo da organização das mesmas tarifas. As tarifas serão revistas, pelo menos, de tres em tres annos, a contar da data da approvação, por determinação do Governo, tendo-se principalmente em vista favorecer a produção nacional.

XIV

Pelos preços fixados nessas tarifas, a companhia será obrigada a transportar, constantemente, com cuidado, exactidão e presteza, as mercadorias de qualquer natureza, os passageiros e as suas bagagens, os animais domesticos ou outros e os valores que lhe forem confiados, não podendo o trafego ser interrompido, salvo motivo de força maior, a juizo exclusivo do Governo.

XV

A companhia se obriga a transportar gratuitamente:

1º, os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios em seu primeiro estabelecimento;

2º, as sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos Governadores dos Estados, para serem distribuidas pelos lavradores, os animais reproductores introduzidos com o auxilio do Governo e os objectos destinados a exposições officiaes;

3º, as malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como qualquer somma de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou ao do Estado, sendo os transportes do serviço postal, quando o Governo o exigir, effectuado em compartimento especial adaptado a esse fim.

Serão transportados com abatimento, sobre os preços das tarifas approvadas:

De 50 %:

1º, as autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens, quando em diligencia;

2º, todos os generos enviados pelo Governo da União ou dos Estados para soccoros publicos em caso de secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica;

De 30 %:

1º, as munições de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito, da Guarda Nacional ou da Policia, com os seus officiaes e respectivas bagagens, quando em serviço publico;

De 15 %:

Todas as passagens e cargas por conta do Governo da União especificadas acima; e os transportes dos materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos prolongamentos e ramaes da linha ferrea.

XVI

Sempre que o Governo o exigir, conforme as circunstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer. Neste caso, o Governo, si o preferir, pagará á companhia pelo uso que fizer da linha ferrea o que fór convencionado e que não deverá exceder da renda liquida média do periodo identico nos ultimos tres annos ou no anno anterior, caso não hajam ainda decorrido tres annos.

XVII

Fica a companhia autorizada a estabelecer e usar para os serviços da estrada uma linha telephonica, reservando-se, porém, o Governo, o direito de exigir, em qualquer tempo; a sua substituição por uma linha telegraphica.

XVIII

A companhia obriga-se a desenvolver a colonização nas proximidades do logar denominado Bom Jesus de Itabapoana, para o que fundará um ou mais nucleos coloniaes, sem favores do Governo, ficando o contracto nesta parte sujeito á fiscalização do Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio.

XIX

A companhia não poderá transferir o presente contracto ou parte delle, nem alenar a sua linha ferrea ou parte della, sem prévia autorização do Governo.

XX

Até 21 de julho de 1970, serão considerados federaes os serviços da linha ferrea de que trata o presente contracto, estando elles, por isso, isentos de impostos estadoaes e municipaes.

XXI

A Companhia fica sujeita ás seguintes pennas:

1º, a multa de 100\$ (cem mil réis), por dia que exceder ao prazo marcado na clausula IX para concluir a construção da linha ferrea e entregal-a ao trafego publico, salvo caso de força maior a juizo exclusivo do Governo;

2º, a multa de 500\$ (quinhentos mil réis) e do dobro na reincidencia, pela infracção de qualquer das presentes clausulas para a qual se não tenha comminado pena especial;

3º, ficará constituída em móra, *ipso-jure*, e obrigada por isso ao pagamento dos juros de 9 % ao anno, si não pagar dentro de dez dias do inicio do semestre a prestação a que se refere a clausula IV, paragrapho unico, ou a quota de fiscalização por parte do Governo (clausula VI), bem assim, si não pagar dentro de

dez dias da entrega da guia de recolhimento, as multas que forem impostas de accordo com este contracto;

4ª, rescisão do contracto de pleno direito, que será declarada por decreto do Governo, independente de interpeção ou acção judiciaria, si, ao vencer-se qualquer das prestações semestraes da restituição (clausula IV, paragrapho unico), não tiver a companhia recolhido aos cofres publicos a prestação da mesma natureza correspondente ao semestre anterior.

Paragrapho unico. Rescindido o contracto, será executada a hypotheca estipulada na clausula V, para a cobrança immediata da importancia total da subvenção ou da parte della ainda não restituida.

XXII

A caução de 10:000\$, de que trata a letra c da clausula III responderá pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas no contracto.

Esta caução deverá ser reintegrada á proporção que fór desfalcada e, no caso de atrazo, o pagamento das contribuições e multas poderá ser cobrado executivamente nos termos do art. 52, parte V, do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898.

XXIII

A despesa decorrente do presente contracto correrá pelo credito que fór devidamente aberto pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, para satisfazel-a.

XXIV

Fica sem effeito o contracto celebrado em virtude do decreto n. 8.102, de 21 de julho de 1910, desde a data do registro do presente no Tribunal de Contas, sem o qual não será exequivel.

Rio de Janeiro, 4 de março de 1916. — A. *Tavares de Lyra*.

DECRETO N. 11.982 — DE 8 DE MARÇO DE 1916

Approva os projectos e orçamento, na importancia de 1.426:898\$296, para a reconstrução do trecho de 11.660 metros da Estrada de Ferro de Therezopolis, comprehendido entre Therezopolis e Raiz da Serra.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Empresa Estrada de Ferro de Therezopolis, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados, de accordo com as clausulas I e V do contracto autorizado pelo decreto n. 11.683, de 18 de agosto de 1915, os projectos e respectivo orçamento reduzido a 1.426:898\$296, para a reconstrução do trecho de linha actualmente

comprehendido entre Raiz da Serra e Therezopolis, inclusive o material especial da via-permanente de tracção e das officinas, de accordo com os preços consignados no orçamento, considerados como maximos e de conformidade com as plantas e mais documentos que com este baixam, assignados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 8 de março de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 47 — DE 8 DE MARÇO DE 1916

Impõe condições para a construcção do trecho de Ourinhos a Jacarésinho do ramal de Paranapanema.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 47 — Rio de Janeiro, 8 de março de 1916.

Em solução ao vosso officio n. 100/S, de 14 de fevereiro ultimo, informando o requerimento em que os fazendeiros de Jacarésinho, Alambary e Ourinhos pedem autorização para fornecer o capital preciso para a construcção do trecho de Ourinhos a Jacarésinho, do ramal de Paranapanema, e de um ramal para Alambary, que deverá partir do ponto mais conveniente da linha de Ourinhos a Jacarésinho, declaro-vos, para os devidos fins, que, só observadas as condições propostas pelo chefe do 8° districto dessa inspectoría, e que encontrareis annexas ao presente, poderá ser concedida, excepcionalmente, a construcção do trecho de Ourinhos a Jacarésinho; quanto, porém, ao ramal de Alambary convirá attender ao que resolveu o Governo do Estado do Paraná, para poder ser cumprido o que dispõe a 10ª das condições propostas pelo referido chefe e com as quaes estaes de accordo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

Condições a que se refere o aviso n. 47, desta data

I

A Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande construirá o trecho de Jacarésinho a Ourinhos do ramal do Paranapanema, com fundos fornecidos pelos fazendeiros da região, reembolsaveis pela mesma companhia com o producto da renda liquida do referido trecho, sem prejuizo, porém, dos saldos das linhas garantidas, para os quaes continuarão em vigor as disposições da clausula 5ª do contracto celebrado em virtude do decreto n. 11.905 de 19 de janeiro de 1916.

II

As desapropriações dos terrenos necessários para o preparo do leito serão limitadas a uma faixa de cinco metros a contar da crista dos córtes e do pé dos aterros, salvo a que for indispensável para as estações e os triangulos de reversão, fazendo os fazendeiros a aquisição desses terrenos e entregando-os livres e desembaraçados á companhia.

III

O referido trecho será construido de accôrdo com os estudos approvados por decreto n. 10.375, de 6 de agosto de 1913, podendo ser entregue ao trafego com pontes provisórias de madeira, para as obras especiaes de grande vão, mas devendo ser definitivos os pontilhões e as obras de arte correntes.

IV

A responsabilidades dos fazendeiros se limitará ao preparo do trecho para um trafego provisório, correndo, porém, a conclusão de todas as obras por conta do capital de £ 3.270.371, a que se refere o n. 3 da clausula 7ª do mesmo contracto, sendo taes despesas somente reconhecidas depois de concluido o ramal em toda a sua extensão de Jaguariahyva a Ourinhos.

V

Os projectos de locação definitiva e de todas as obras de arte e das estações serão submettidos á approvação da Fiscalização do 8º districto, sob a qual ficará o alludido trecho, em cuja construção poderão ser aproveitados os trilhos novos, actualmente em deposito em consequencia da suspensão dos trabalhos de construção, mediante a condição de serem restituídos pela companhia quando recommecarem os trabalhos dos trechos a que pertenciam, sem fazer figurar o respectivo custo no capital de £ 3.270.371.

VI

O accôrdo celebrado entre os fazendeiros e a companhia será approvado pelo Governo, devendo conter as taxas combinadas e sufficientes para cobrir as despesas do trafego e a amortização do capital empregado, tendo em vista igualmente o trafego mutuo com as outras linhas sob a administração da companhia e com a Estrada de Ferro Sorocabana.

VII

As despesas de construção serão justificadas pelo seu custo real mediante os documentos comprobatorios, a juizo da Fiscalização.

VIII

Logo depois de reembolsados os fazendeiros do capital por elles adiantado, a Companhia passará a recolher aos cofres publicos os saldos integraes até que o Governo fique tambem reembolsado da renda liquida que a Companhia houver deixado de recolher. Feito este reembolso, o trecho será definitivamente incorporado ao regimen da garantia de juros.

IX

As tomadas de contas de custeio do referido trecho serão feitas separadamente até que se verifique o final da 7ª condição.

X

Não havendo autorização legislativa para a concessão do ramal de Alambary, o Governo Federal se limitará a permittir o emprego dos trilhos retirados da Estrada de Ferro do Paraná depois de feita ao Estado do Paraná a entrega dos trilhos já autorizada para a linha de Alexandra a Guaratuba, ou permittirá a entrega de trilhos novos mediante a observancia do final da 5ª condição.

Directoria Geral de Viação, 8 de março de 1916. — *Afonso G. C. Maciel.*

AVISO N. 49 — DE 10 DE MARÇO DE 1916

Autoriza a Inspectoria a intimar a Companhia Estradas de Ferro São Paulo-Rio Grande a recolher aos cofres publicos a importancia de 74:006\$814, saldo da linha de Nova Restinga a Porto Amazonas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 49 — Rio de Janeiro, 10 de março de 1916.

Resolvendo sobre o assumpto de que tratam os vossos officios ns. 125 e 130Z, de 7 e 8 de fevereiro ultimo, com referencia á divida em que por encontro de contas, e nos termos dos seus contractos, se acha a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande pela quantia de 74:006\$814 (setenta e quatro contos seis mil oitocentos e quatorze réis), declaro-vos, para os devidos effeitos, que ficas autorizado a intimar a mesma Companhia a recolher aos cofres publicos a referida importancia, de accordo com o paragraho unico da clausula 100 do contracto de 24 de janeiro ultimo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 51 — DE 14 DE MARÇO DE 1916

Approva typos de desvios de estações de 2ª e 3ª classes, conforme proposta feita no officio da Inspectoria n. 151|S, de 2 do corrente.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 51 — Rio de Janeiro, 14 de março de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, em complemento aos typos correntes de obras de arte e edificios adoptados pelo aviso n. 99, de 11 de novembro de 1914, para serem empregados na construção de estradas de ferro a cargo dessa Inspectoria, ficam approvados os typos de desvios para estações de 2ª e 3ª classes que propuzestes em officio n. 151|S, de 2 do corrente mez, e que com este baixam rubricados pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 11.992 — DE 15 DE MARÇO DE 1916

Approva os estudos definitivos e o respectivo orçamento, na importancia de 596:001\$892, do trecho de Theresopolis á Varzea, com a extensão de 3km,937, da Estrada de Ferro Theresopolis.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Empresa Estrada de Ferro Theresopolis e ás informações devidamente prestadas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos do trecho, com a extensão de 3km,937, comprehendido entre a estação de Theresopolis e a da Varzea, do prolongamento da Estrada de Ferro Theresopolis, e o respectivo orçamento, na importancia de 596:001\$892, tudo de accordo com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação, da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 15 de março de 1916, 95º da Independencia e 28ª da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 11.994 — DE 15 DE MARÇO DE 1916 (*)

Approva os estudos e orçamentos, na importancia de 1.632:773\$164, para o prolongamento da linha de Rio Claro a Itirapina, da bitola de 1m,60, até S. Carlos e autoriza a Companhia Paulista de Estradas de Ferro a proceder aos estudos do mesmo prolongamento até Araraquara e de Itirapina para Jahú e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e ás informações devidamente prestadas, decreta:

Art. 1º. Mediante as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, ficam approvados os estudos e orçamentos, na importancia de réis 1.632:773\$164, que tambem baixam, rubricado pelo director geral de viação, para o prolongamento da linha de Rio Claro a Itirapina, da bitola de 1m,60, até S. Carlos; ficando, outrossim, autorizada a mesma companhia a proceder aos estudos relativos á construcção do mesmo prolongamento até Araraquara e de Itirapina para Jahú.

Art. 2º. Ficam igualmente approvadas as despezas feitas pela companhia nos annos de 1912, 1913 e 1914, em conta de capital das linhas que fazem objecto deste decreto e dos de numeros 7.838 e 7.170, de 4 de outubro de 1880 e 12 de novembro de 1908; e as suas importancias, de 25:479\$702, 4.409:782\$499 e 2.337:587\$288 ou, convertidas em ouro aos cambios de 16 5/32, 16 7/64 e 14 51/64, médios dos respectivos annos, £ 1.715-4-9, libras 295.995-3-3 e £ 144.120-15-7, incorporados ao capital das citadas linhas, que fica elevado a £ 2.393.106-16-10, a 31 de dezembro de 1914.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.

A. Tavares de Lira.

Clausulas a que se refere o decreto n. 11.994, desta data

I

A quota destinada, cada anno, ao fundo de amortização a que se refere a clausula IX do decreto n. 7.838, de 4 de Outubro de 1880, fica limitada, até ao anno de 1923, a 10 % (dez por cento) da renda liquida, avaliada de conformidade com a clausula III, e elevada de 1 (um) para 5 % (cinco por cento) nos annos subsequentes.

II

Serão revistas as tarifas das linhas em questão sempre que os rendimentos liquidados de dous annos consecutivos quaesquer, após

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 3 de abril de 1916, no livro n. 16 de contractos "Estradas de Ferro", pag. 74-v.

a deducção das quotas de amortização, excederem o limite de 12 % (doze por cento) dos respectivos capitais, para que se mantenha a renda líquida annual até esse limite, deduzida a quota de amortização.

III

A renda líquida annual das linhas federaes da companhia exploradas em commum com as estaduais é fixada em 25 % (vinte e cinco por cento) da renda líquida de toda a rede de linhas ferreas pertencentes á mesma companhia.

IV

Não serão tomadas em consideração as despesas relacionadas na forma e para os fins de que trata a clausula II do contracto de 24 de junho de 1901, attinentes a qualquer modificação de traçado, construção de novas linhas e aquisição de material rodante de novos typos, cujos planos e orçamentos não tenham sido previamente submettidos á approvação do Governo.

V

Fica sem effeito a clausula VII do decreto n. 7.838, de 4 de outubro de 1880, que concedeu isenção de direitos de importação sobre os materiaes necessarios á construção, conservação e custeio das linhas a que o mesmo se refere, não só quanto ás ditas linhas como também em relação á que faz objecto do contracto de 12 de novembro de 1908.

VI

Ficam sem effeito as disposições de decreto e contractaes em contrario.

Rio de Janeiro, 15 de março de 1916. — A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 52 — DE 15 DE MARÇO DE 1916

Intima a Companhia da Estrada de Ferro Maricá a dar cumprimento ao seu contracto na parte relativa aos trabalhos de construção do prolongamento.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2.ª Secção — N. 52 — Rio de Janeiro, 15 de março de 1916.

Inteirado pelo vosso officio n. 8918, de 9 do mez findo, de se haver esgotado o prazo concedido em prorogação pelo decreto numero 10.754, de 11 de fevereiro de 1914, para conclusão dos trabalhos do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha a Iguaba Grande, recommendo-vos que intímeis, a Com-

pagnie Générale des Chemins de Fer des États Unis du Brésil, respectiva arrendataria, a dar cumprimento ao seu contracto, autorizado pelo decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910, applicando as penalidades nelle previstas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 53 — DE 15 DE MARÇO DE 1916

Autoriza, a titulo precario, que seja annexado á rêde da *Auxillaire* o trecho entre S. Pedro e o povoado do mesmo nome, da linha de São Pedro ao rio Jaguary.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 53 — Rio de Janeiro, 15 de março de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, convindo providenciar sobre o trafego do primeiro trecho entre S. Pedro e o povoado do mesmo nome, com a extensão de 41 kilometros e 380 metros da linha de S. Pedro á margem esquerda do rio Jaguary, de que trata o decreto n. 11.691, de 25 de agosto de 1915 (contracto de João Corrêa e o Banco da Provincia do Rio Grande do Sul), resolvo autorizar, de accôrdo com o que propuzestes em officio n. 99/S, de 14 de fevereiro ultimo, a annexação do mesmo trecho, a titulo precario e mediante accôrdo, á rêde da *Compagnie Auxillaire de Chemins de Fer au Brésil*, observadas as condições determinadas em aviso n. 2, de 11 de março de 1915, para a parte trafegada pela mesma companhia da linha de Cruz Alta á foz do Ijuhy; sendo a renda applicadas as mesmas taxas de arrendamento, isolada ou conjuntamente, e ficando o referido trecho sujeito á fiscalização dessa Inspectoria.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 54 — DE 16 DE MARÇO DE 1916

Autoriza a substituir á clausula VIII do contracto de trafego mutuo entre a E. F. Noroeste e a *Sorocabana Railway*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 54 — Rio de Janeiro, 16 de março de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, e ás informações que a respeito prestastes em o vosso officio n. 159/S, de 9 do corrente, declaro-vos, para os de-

vidos effectos, que resolvo actorizal-a a substituir pela abaixo transcripta a clausula VIII do contracto de trafego mutuo e intercambio de material rodante por ella celebrado com a *Sorocabana Railway Company, Limited*, e approvedo pelo aviso n. 38, de 6 de abril de 1915.

"Clausula VIII — As estradas farão os seus serviços de recebimentos e despachos em geral e de partidas e chegadas dos seus trens nas suas respectivas estações e com o seu proprio pessoal.

Parapho unico. Para commodidade do publico, porém, emquanto não se construir uma estação sufficientemente vasta para comportar os dous serviços, fica estabelecido que os trens de viajantes da Noroeste, em combinação ou correspondencia com os da Sorocabana, sigam levando para a estação della os passageiros e bagagens em transitio.

Inversamente, os trens de viajantes da Sorocabana, que estiverem em correspondencia com os da Noroeste, seguirão até a estação desta, conduzindo os passageiros e bagagens em transitio."

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 59 — DE 18 DE MARÇO DE 1916

Declara como se ha de proceder contra a companhia arrendataria do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá por não haver apresentado os documentos para tomada de contas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 59 — Rio de Janeiro, 18 de março de 1916.

Em solução ao vosso officio n. 155§ de 3 do corrente, no qual communicaes o facto de não ter a *Compagnie Générale de Chemins de Fer des Etats Unis du Brésil* apresentado ainda a respectiva fiscalização os documentos para ser effectuada a tomada de contas do 2º semestre de 1915, do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha a Iguaba Grande, declaro-vos, para os devidos fins, que deve a referida fiscalização proceder de accordo com o determinado no art. 3º das instrucções approvedas por portaria de 2 de janeiro de 1897, marcando dia e hora para que sejam encetados os trabalhos de apuração das contas do semestres de que se trata.

No caso de não comparecimento do representante da companhia com os alludidos documentos, fica-lhes imposta, com fundamento na clausula XLIX do respectivo contracto, a multa de 100\$ por dia

de demora na apresentação delles, a contar do que tiver sido designado pelo presidente da junta da tomada de contas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 60 — DE 20 DE MARÇO DE 1916

Rectifica o aviso n. 229 de 31|12|915 sobre terrenos a desapropriar na linha de S. Pedro a S. Luiz.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 60 — Rio de Janeiro, 20 de março de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, em resposta ao vosso officio n. 139|S, de 2 de março corrente, que os terrenos cuja desapropriação foi autorizada pelo aviso n. 229, de 31 de dezembro do anno proximo findo, são unicamente os atravessados pela linha de S. Pedro a S. Luiz, além do ponto designado para a estação terminal provisoria e os da explanada da estação de Jaguary, comprehendido tudo pelas estacas 4.190+0m e 4.213, com intermittencias.

De conformidade com esta restricção fica rectificado o meu aviso n. 229, de 31 de dezembro acima mencionado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 61 — DE 21 DE MARÇO DE 1916

Autoriza a ampliar o armazem de mercadorias na estação de Iraty da linha de Itararé ao Uruguay.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 61 — Rio de Janeiro, 21 de março de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, em petição que informastes com o officio n. 177|S, de 14 do corrente, autorizo a ampliar o armazem de mercadorias na estação de Iraty, da linha de Itararé ao Uruguay, de accôrdo com os planos e orçamentos, que junto vos devolvo, rubricados pelo director geral de Viação dessa Secretaria de Estado,

devendo a importancia que fôr effectivamente despendida, até ao maximo orçado de 8:165\$610, ser levada á conta do custeio da referida linha.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 62 — DE 21 DE MARÇO DE 1916

Resolve sobre o pedido da *Madeira-Mamoré Railway* para ser prorogado o prazo da apresentação de novas bases de tarifas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 62 — Rio de Janeiro, 21 de março de 1916.

Em solução ao requerimento da *Madeira-Mamoré Railway Company*, referente á concessão de mais trinta dias, em prorrogação dos 90 que lhe foram concedidos pelo aviso n. 170, de 6 de novembro do anno proximo passado, para apresentar as novas bases das tarifas que tem de vigorar na linha arrendada á mesma companhia, declaro-vos que, tendo em vista a vossa informação constante do officio n. 135[S, de 29 de fevereiro ultimo, e já estando decorrido o prazo da nova prorrogação solicitada, cumpre, para se tornar effectiva a condição estabelecida no citado aviso, envieis a esta secretaria, com a possivel brevidade, o projecto das alludidas bases, organizado na fórma do vosso referido officio.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 63 — DE 22 DE MARÇO DE 1916

Approva o novo accordo para o trafego mutuo entre a Estrada de Ferro Santa Catharina e a Navegação Fluvial a vapor Itajahy-Blumenau.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 63 — Rio de Janeiro, 22 de março de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina, e de accordo com as informações que prestastes em vosso officio n. 165[S, de 10 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos fins, que fica aprovado o novo accordo proposto para o trafego mutuo existente entre aquella companhia e Navegação Fluvial a vapor Itajahy-Blumenau, com excepção, porém, da taxa marcada na clausula VII, para baldeação de carregamento para o vagão e vice-versa, a qual, em vez de 2\$000, deverá ser de 1\$ por tonelada ou fraccão de tonelada, na conformidade do art. 80

§ 5º do regulamento dos transportes approved pelo decreto numero 10.204, de 30 de abril de 1913, já acceito pela Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina, no requerimento dirigido a este Ministerio para revisão das bases de suas tarifas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lira.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 64 — DE 22 DE MARÇO DE 1916

Approva nova divisão das linhas da *Leopoldina Railway* para o fim de fiscalização dos materiaes importados com isenção de direitos.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 64 — Rio de Janeiro, 22 de março de 1916.

Declaro-vos que, para os effeitos da concessão de isenção de direitos aduaneiros a *The Leopoldina Railway Company, Limited*, fica approved a nova divisão das linhas da mesma companhia, proposta em vosso officio n. 233|Z, de 13 do corrente e constante do quadro junto, segundo o qual os engenheiros fiscaes que, por força da ultima reforma dessa Inspectoria, receberam novos trechos federaes a fiscalizar, ficam tambem, para os alludidos effeitos, com a fiscalização dos materiaes importados empregados nas estradas de ferro estaduais que estavam annexadas a esses trechos em virtude do aviso n. 73, de 4 de setembro de 1914.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lira.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

Quadro a que se refere o aviso n. 64, desta data

DISTRIBUIÇÃO DAS LINHAS DA "LEOPOLDINA RAILWAY" PARA FISCALIZAÇÃO DOS MATERIAES A IMPORTAR COM ISENÇÃO DE DIREITOS

1ª FISCALIZAÇÃO:

	<i>Metros</i>
Linhas do Norte.....	50.338
Grão Pará e ramal S. José do Rio Preto.....	141.197
Silveira Lobo a Ligação.....	140.349
Ramal de Juiz de Fora.....	67.125
Ramal de Mar de Hespanha.....	25.390
Ramal de Pomba.....	27.313
Início da chave da linha Grão Pará a Entre Rios.....	1.450
Total em kilometros.....	<u>453,162</u>

2ª FISCALIZAÇÃO:

	<i>Metros</i>
Porto Novo a Saude.....	375.638
Ramal de Pirapetinga.....	31.158
Cataguazes a Mirahy.....	35.181
Sereno a João Pinheiro.....	12.346
Ponte Nova a S. Pedro dos Ferros (prolongamento).....	77.571
Ramal da Leopoldina.....	12.496
Porto Novo a Mello Barreto.....	7.576
Ramal do Sumidouro.....	91.953
Linha de Cantagallo.....	178.655
Cordeiro a Portella.....	77.336
Ramal de Macuco.....	19.526
Total em kilometros.....	919,636

3ª FISCALIZAÇÃO

	<i>Metros</i>
Imbetiba a Macahé.....	1.918
Makahé a Campos.....	94.320
Campos a Miracema.....	145.019
Paraokena a Gysneiros.....	20.004
Conde de Araruama a Manoel de Moraes.....	91.100
Trajano de Moraes a Magdalena.....	27.308
Central de Macahé.....	42.700
Porto das Caixas a Macahé.....	146.532
Total em kilometros.....	568,991

4ª FISCALIZAÇÃO:

	<i>Metros</i>
S. Eduardo a Cachoeiro do Itapemirim.....	93.230
Sul do Espirito Santo.....	159.264
Ramal p. Minas e sub-ramal de Castello.....	167.312
Total em kilometros.....	419,806

5ª FISCALIZAÇÃO:

	<i>Metros</i>
Ramal de S. Paulo.....	17.519
Campos a Porciuncula.....	168.482
Ramal de Itabapoana.....	20.500
Ramal de Patrocínio.....	37.920
Campos a Atafona.....	42.684
Campos a Santo Amaro.....	34.184
Martins Lage e Clomins.....	13.028
Recreio a Espera Feliz.....	187.305
Espera Feliz a Manhumirim (prolongamento).....	52.439
Total em kilometros.....	573,991

Rio de Janeiro, 22 de março de 1916. — Affonso G. C. Maciel, Director geral.

AVISO N. 66 — DE 25 DE MARÇO DE 1916

Autoriza a abertura ao trafego publico da estação Montalverne, da linha de Guaxupé, da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 66 — Rio de Janeiro, 25 de março de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação e de accôrdo com as informações constantes de vosso officio n. 187/S, de 18 do corrente mez, autorizo a abertura ao trafego publico da estação de Montalverne, no kilometro 45,460, da linha de Guaxupé a Tuyuty, e approvo o horario e quadro do pessoal e respectivos vencimentos, os quaes com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

Quadro do pessoal e respectivos vencimentos da estação de Montalverne, a que se refere o aviso n. 66, desta data

N.	Categorias	Vencimentos mensaes
1	chefe de estação.	200\$000
1	telegraphista de 2ª classe.	120\$000
2	portadores a 90\$000.	180\$000

Directoria Geral de Viação, 25 de março de 1916. — Affonso G. C. Maciel, Director Geral.

AVISO N. 67 — DE 25 DE MARÇO DE 1916

Approva instrucções para a organizaçã_o da folha definitiva de transportes pelo rio Itapicuru, de materiaes destinados a construcção da E. F. S. Luiz a Caxias.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 67 — Rio de Janeiro, 25 de março de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que resolvo approvar as instrucções propostas em vosso officio n. 57/S, de 7 de fevereiro ultimo, e que com este baixam, assignadas pelo director geral de Viação, para organizaçã_o da folha definitiva de transportes, pelo

rio Itapicurú, de materiaes destinados á construcção da Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

Instrucções a que se refere o aviso n. 67, desta data

I

TRILHOS

a) O chefe do districto procederá á exacta verificação da extensão de linha assentada, determinando por este meio a tonelagem total de trilhos e accessorios que foram transportados pelo rio Itapicurú. De accordo com as ordens de serviço emanadas da Fiscalização, notas de expedição e mais documentos existentes no archivo do districto, procederá á distribuição da tonelagem encontrada pelos diversos portos do rio Itapicurú. O calculo do numero de toneladas-decâmetros para applicação dos ns. 187 e 188 da tabella de preços approvada pelo decreto n. 9.027, de 11 de outubro de 1911, será feito tendo por base o numero de toneladas desembarcadas em cada porto e a distancia exacta deste porto ao de São Luiz, contada pelo rio Itapicurú.

b) Tendo sido adoptada, para intelligencia dos referidos numeros 187 e 188 da tabella de preços, criterio analogo ao de tarifas differenciaes, o porto de S. Luiz deve ser adoptado como origem das distancias, pelo que o preço de \$003, por tonelada e por decâmetro só deverá ser applicado para os primeiros 100 kilometros percorridos por cada carregamento de trilhos.

c) Para os trilhos assentados no trecho comprehendido entre S. Luiz e Rosario faz-se indispensavel verificar exactamente qual a tonelagem que foi de facto transportada por via fluvial e os portos em que foram desembarcados os diversos carregamentos, afim de ser calculada com segurança a importancia a pagar.

II

APPARELHOS DE DESVIOS

O chefe do districto verificará exactamente o numero deapparelhos de desvios que se acham assentados. O calculo para pagamento do transporte será feito de accordo com o peso de cada aparelho e a distancia comprehendida entre o porto do rio mais proximo do lugar em que estiver o mesmo assentado e S. Luiz.

II.

SUPERSTRUCTURA DAS PONTES

Determinado o peso exacto de cada uma das superstructuras assentadas em presença de documentos bastantes e, na falta destes, calculado de accôrdo com a cubação das diversas peças da viga ou vigas respectivas, o calculo para o pagamento do transporte será feito admittindo-se a hypothese de que o material tenha sido descarregado no porto do rio que ficar mais proximo do local em que estiver encravada a obra.

IV

CAIXAS D'AGUA E GYRADORES

Será adoptado exactamente o criterio indicado para a superstructura das pontes.

V

MACHINISMOS E SUPERSTRUCTURAS METALLICAS PARA OFFICINAS DE MATERIAL RODANTE

O calculo do transporte será feito tomando-se por base o peso indicado nas respectivas facturas e especificações e os portos em que estes materiaes tiverem sido desembarcados por ordem ou com assentimento da Fiscalização.

VI

CIMENTO

De accôrdo com as ordens de serviço emanadas da Fiscalização, notas de expedição e mais documentos existentes nos archivos parciaes dos engenheiros fiscaes e no geral do districto, o chefe deste determinará o peso do cimento que foi desembarcado em cada porto do rio Itapicurú. Como verificação procurará fazer a distribuição pelos edificios e pelas obras executadas e construidas no trecho servido pelo porto em questão, de accôrdo com as medições dos serviços em cada obra e baseado nas condições geraes e especificações que fazem parte do contracto de construção da rede de viação ferrea federal da Bahia. Verificando-se que parte do cimento transportado não foi empregada, fica entendido que não deve ser incluída na folha para pagamento.

VII

MATERIAL TELEGRAPHICO

O chefe do districto, á vista das facturas, notas de expedição e demais documentos, calculará o peso do material telegraphico empregado em cada secção. Para calculo do transporte será adoptada a média entre as distancias que vão dos pontos extremos da respectiva secção e o porto de S. Luiz.

VIII

MATERIAES DIVERSOS

Todo e qualquer material, como sejam tijolos, telhas francezas e de zinco, etc., cujo transporte tenha sido autorizado ou reconhecido necessario pela Fiscalização, será incluído na folha, com o peso exacto constante da ordem de serviço ou nota de expedição, sendo a distancia de transporte computada exactamente do porto de embarque aquelle em que o material houver desembarcado.

Directoria Geral de Viação, 25 de março de 1916. — *Afonso G. C. Maciel*, Director Geral.

AVISO N. 68 — DE 25 DE MARÇO DE 1916

Autoriza o emprego da lenha nos trens de passageiros e de cargas da Estrada de Ferro do Paraná.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 68 — Rio de Janeiro, 25 de março de 1916.

Deferindo o que solicitou a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande e de accordo com a informação constante de vosso officio n. 185/S, de 18 do corrente, resolvo autorizar, durante o corrente anno, o emprego da lenha nos trens de passageiros como nos de carga da Estrada de Ferro do Paraná, sob a condição, porém, de ficar a referida companhia obrigada;

1º a substituir osapparelhos que actualmente emprega para evitar o lançamento das fagulhas pelas chaminés das locomotivas, convido experimentar, entre outros, os typos adoptados pela *Leopoldina Railway Company*, e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em ordem a escolher o mais effizaz;

2º a proceder desde já a uma série de experiencias sobre o carvão do Arroio dos Ratos, Tubarão, do Paraná, ou outro, estudando e executando as modificações que estas experiencias aconselharem sejam feitas nas locomotivas, para o fim do definitivo emprego deste combustível nacional nas linhas da Companhia.

As referidas experiencias, inclusive as dos apparelhos para fagulhas, deverão ser acompanhadas por um dos engenheiros do respectivo districto, o qual de tudo apresentará a essa Inspectoria minucioso relatório, em que proporá as medidas que a observação lhe suggerir.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 70 — DE 28 DE MARÇO DE 1916

Estabelece que é de 120 cabeças o mínimo da tarifa especial de gado em pé e trem completo, na *Sorocabana Railway*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 70 — Rio de Janeiro, 28 de março de 1916.

Deferindo o requerimento da *Sorocabana Railway Company*, informado pelo vosso officio n. 183|S, de 17 do mez corrente, resolvo que passe a ser de 120 cabeças, em vez de 180, o minimo estabelecido em sua tarifa especial de gado em pé e trem completo; o que vos declaro, para os devidos effeitos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 71 — DE 28 DE MARÇO DE 1916

Autoriza as modificações, propostas pela Inspectoria, dos projectos de ligação da linha da E. F. Central do Rio Grande do Norte, no trecho que defronta com o bairro commercial de Natal.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 71 — Rio de Janeiro, 28 de março de 1916.

Em resposta ao vosso officio n. 529|S, de 13 de outubro do anno proximo passado, referente aos requerimentos em que a Companhia de Viação e Construcções, empreiteira e arrendataria da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, pede que seja modificado, no trecho que defronta com o bairro commercial da cidade de Natal, o projecto da linha de ligação desta cidade a Igapó, aprovado pelo decreto n. 10.114, de 5 de março de 1913, declaro-vos, para os devidos effeitos, que nas ordens de serviço que tiverdes de expedir, por intermedio do chefe da Fiscalização, para execução das obras approvadas pelo referido decreto, podereis autorizar as modificações propostas no vosso mencionado officio com as quaes estou de accôrdo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 73 — DE 31 DE MARÇO DE 1916

Declara que só até 15 de dezembro de 1911 a Companhia de Viação e Construções terá direito à bonificação relativa à 4ª categoria — picarra.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 73 — Rio de Janeiro 31 de março de 1916.

Em solução aos vossos officios ns. 65/S e 687/S, de 9 e 23 de dezembro do anno passado, e ao requerimento da Companhia de Viação e Construções, de 16 do mesmo mez e anno, referente ao desconto que julgaes dever ser feito nas folhas das avaliações provisórias dos trabalhos effectuados na Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, das importancias relativas á quarta categoria — picarra — adoptada para os materiaes das excavações, declaro-vos, para os fins convenientes, que só na vigência do contrato de 1908, isto é até 15 de dezembro de 1911, terá direito a companhia de receber a bonificação relativa á referida quarta categoria, conforme dispõe o paragrapho unico do art. 9º das especificações para o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, approvadas pelas portarias de 22 de dezembro de 1913 e de 25 de julho de 1905.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 74 — DE 1 DE ABRIL DE 1916

Sobre pessoal da estação de entroncamento, da E. F. Goyaz, no kilometro 59, com a OESTE de Minas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 74 — Rio de Janeiro, 1 de abril de 1916.

Declaro-vos, para os fins convenientes, que, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, e de accordo com as informações que prestastes em officio n. 199/S, de 25 do corrente mez, approvo a designação por ella feita de um agente de 2ª classe, um conferente-telegraphista e um guarda chaves para servirem na estação de entroncamento de sua linha tronco, no kilometro 59, com a Estrada de Ferro OESTE de Minas, sendo os respectivos vencimentos regulados, pela portaria de 24 de abril de 1908, referente ao pessoal para a extensão de 150 kilometros da referida Estrada de Ferro de Goyaz.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 75 — DE 1 DE ABRIL DE 1916

Autoriza a Companhia S. Paulo-Rio Grande a substituir a ponte metalica que deveria ser construida no kilometro 20 por um boeiro aberto.

MINISTERIO DA VIACAO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viacao — 2ª Secção — N. 75 — Rio de Janeiro, 1 de abril de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, e de accordo com as informações constantes de vosso officio n. 1915, de 25 do mez proximo findo, resolvo autorizar a dita companhia a substituir a ponte metalica que deveria ser construida no kilometro 44 do ramal de Paranapanema por um boeiro aberto de dois metros de vão e um muro de arrimo de 20 metros de comprimento conforme o projecto apresentado e cuja segunda via vos é devolvida com a rubrica do director geral de Viacao; ficando assim modificada a condição da lettra b do aviso n. 34 de 30 de março de 1915.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 76 — DE 1 DE ABRIL DE 1916

Autoriza a cessão ao Estado do Paraná de material que deverá ser applicado num ramal ferreo entre Antonina e Itapoma.

MINISTERIO DA VIACAO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viacao — 2ª Secção — N. 76 — Rio de Janeiro, 1 de abril de 1916.

Autorizo-vos a providenciar no sentido de ser attendida nos termos da informação prestada pelo engenheiro-chefe do 8º districto, em officio que vos dirigiu de n. 24, datado de 11 de março do corrente anno, a solicitação do presidente do Estado do Paraná para serem applicados na construcção de um ramal entre a cidade de Antonina e a localidade do littoral denominada Itapoma os trilhos sufficientes para a construcção de quatro kilometros da linha, dos que foram cedidos pelo Governo Federal para a Estrada de Guaratuba.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 78 — DE 4 DE ABRIL DE 1916

Approva o acto da Inspectoria que mandou puzesse em vigor nas linhas da Rede de Viação Sul-Mineira, da Companhia Mogyana as tarifas das linhas da Rede Sul-Mineira.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 78 — Rio de Janeiro, 4 de abril de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação e ás informações constantes de vosso officio n. 206/S, de 29 do mez proximo findo, declaro-vos, para os devidos fins, approvado o vosso acto autorizando que, em cumprimento ao determinado no aviso n. 5, de 8 de janeiro deste anno, a dita companhia, a contar do primeiro do corrente mez em diante, puzesse em vigor nas linhas a seu cargo, da Rede de Viação Sul-Mineira, as tarifas das linhas da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rede Sul-Mineira).

Resolvo, outrossim, marcar o prazo de 30 dias, em prorrogação, para que as duas companhias concluam e apresentem ao Governo o accordo de trafego e percurso mutuos ao qual se refere o mencionado aviso n. 5, de janeiro ultimo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 81 — DE 5 DE ABRIL DE 1916

Autoriza a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande a organizar trens especiaes para o transporte de madeiras e outros artigos de produção nacional.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 81 — Rio de Janeiro, 5 de abril de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, em solução ao requerimento da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, informado pelo vosso officio n. 195/S, de 25 do mez proximo findo, resolvo autorizá-la, nos termos do mesmo officio, a organizar trens especiaes para transporte de madeira e outros artigos de produção nacional, com a facultade de parar em qualquer ponto da linha afim de receber a carga ou effectuar a descarga existente daquelles artigos, contando-se os mesmos fretes em vigor para a estação immediatamente anterior ao kilometro em que se realizar a parada no sentido do movimento do trem.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 82 — DE 5 DE ABRIL DE 1916

Impõe a multa de 10:000\$ à *Madeira-Mamoré Railway* por infracção da clausula XXV do seu contracto.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2.ª Secção — N. 82 — Rio de Janeiro, 5 de abril de 1916.

Em officio n. 1918, de 22 de março ultimo, trazeis ao meu conhecimento que a *Companhia Madeira-Mamoré Railway*, não apresentou ainda os dados precisos para a organização do relatório de 1915 e que não poderá fazê-lo nestes próximos dois meses, sendo que tem sido ella sempre remissa em fornecer os resultados de sua administração, como os necessarios para a organização de sua estatística, faltas que mais se agravam com a protellação que tem occasionado na reforma a ser feita nas suas tarifas, em obediencia ao respectivo contracto de arrendamento, autorizado pelo decreto n. 7.344, de 25 de fevereiro de 1909.

Em solução declaro-vos para os devidos effeitos que fica imposta aquella companhia, de accordo com a clausula XXV do referido contracto, a multa de 10:000\$ por infracção do disposto na clausula XXIV, que a obriga a prestar regularmente, os dados e informações, de que se trata.

Declaro-vos outrosim, em solução á consulta constante da ultima parte de vosso citado officio, que nenhum preceito regulamentar ou contractual se oppõe a que, no interesse do serviço dessa repartição, e para supprir em parte a falta acima alludida, requisiteis do representante da companhia junta ao Governo, nesta Capital, os relatorios mensaes, estatísticas, demonstrações da receita e da despeza relativos a 1915, que, segundo consta, o dito representante deve possuir, sem que, entretanto, a companhia fique dispensada de fornecer os mesmos elementos ao engenheiro-chefe da 1.ª fiscalização, para organizar o seu relatório annual.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lira.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 83 — DE 6 DE ABRIL DE 1916

Autoriza, a titulo de experiencia, a adopção de uma tarifa especial para o transporte de herva-mate, entre Curitiba e Montevideo.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2.ª Secção — N. 83 — Rio de Janeiro, 6 de abril de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo ao que requereu a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, e de

accôrdo, com as informações constantes do vóssô officio n. 203/S, de 28 de março proximo findo, resolvo autorizar, a titulo de experiencia e até 31 de dezembro de 1916, o transporte da herva-mate entre Curitiba e Montevideo, pelo frete total de 80\$ a tonelada, sendo as expedições feitas por vagão completo de lotação minima de 12.000 kilogrammas e o dito frete repartido, *pro rata* dos kilometros percorridos, entre as estradas interessadas, que, segundo declara a mesma companhia, estão dispostas a estabelecer o dito frete, comprehendida entre ellas a Ferro Carril Central del Uruguay; ficando, porém, entendido que da adoção de tal medida não poderá resultar para qualquer das alludidas estradas, uma quota superior ao frete correspondente a sua tarifa em vigor.

Saude e fraternidade

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 84 — DE 7 DE ABRIL DE 1916

Impõe a multa de 2:000\$, a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, por inobservancia da obrigação expressa na clausula XLIV.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. — Directoru Geral de Viação — 2ª Secção — N. 84 — Rio de Janeiro, 7 de abril de 1916.

Tendo em consideração o que expuzestes em officio n. 193/S, de 24 de março proximo findo, acerca da destruição e inutilização, em virtude do incendio occorrido em 13 de julho ultimo, de mercadorias entregues a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien* para o seu transporte na Estrada de Ferro Central da Bahia, a ella arrendada, as quaes eram consignadas a Durval Goncalves, declaro-vos, para os devidos effectos, que fica imposta a dita Companhia, de accôrdo com a clausula LI do contracto autorizado pelo decreto n. 8.648, de 31 de março de 1911, a multa de 2:000\$, por inobservancia da obrigação expressa na clausula XLIV, de transportar com cuidado as mercadorias de qualquer natureza que lhe forem confiadas, sem prejuizo da acção judicial de indemnização, que o interessado tem o direito de intentar contra a mesma, na conformidade da lei n. 2.681, de 7 de dezembro de 1912.

Saude e fraternidade

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 86 — DE 7 DE ABRIL DE 1916

Approva a nova tarifa especial, na *Compagnie Auxiliaire*, para o transporte, em trens de passageiros, de fructas frescas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 86 — Rio de Janeiro, 7 de abril de 1916.

Attendendo ao que requereu a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul, e as informações constantes do vosso officio n. 207|S, de 30 de março ultimo, declaro-vos, para os fins convenientes, que resolvo approvar uma nova tarifa especial para o transporte, em trens de passageiros, de fructas frescas, por vagão completo, com um minimo de 12.000 kilos por despacho e para um só destino; sendo a presente autorização dada sob a condição de que nenhum prejuizo resulte para os horarios vigentes daquelles trens.

São as seguintes as bases da referida tarifa:

De 0 a 100 kilometros, 100 réis por tonelada-kilometro.
De 101 a 200 kilometros, 90 réis por tonelada-kilometro.
De 201 a 300 kilometros, 60 réis por tonelada-kilometro.
De 301 a 400 kilometros, 50 réis por tonelada-kilometro.
De 401 a 500 kilometros, 40 réis por tonelada-kilometro.
De 501 em diante, 30 réis por tonelada-kilometro.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 90 — DE 12 DE ABRIL DE 1916

Declara manter a mesma situação actual de tarifas para as novas linhas de Rio Claro e S. Carlos, na Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 90 — Rio de Janeiro, 12 de abril de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e de accordo com as informações constantes de vosso officio n. 22|S, de 6 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos fins, que, em referencia á applicação das tarifas á nova linha de Rio Claro a S. Carlos, cuja abertura ao trafego publico foi concedida pelo aviso n. 89, de 11, fica aquella companhia autorizada a manter a mesma situação actual, isto é, tomando-se por base ainda

a distancia kilometrica das antigas linhas, pelo prazo de tres mezes contados da data da mesma abertura.

Saude e fraternidade:

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 91 — DE 15 DE ABRIL DE 1916

Sobre os estudos definitivos do prolongamento de Varzea a Canoas e de Canoas a Sebastiana, na E. F. Therезopolis.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 91 — Rio de Janeiro, 15 de abril de 1916.

Em officio n. 223/S, de 3 do corrente mez, communicastes que, do exame já realizado nessa Inspectoria dos estudos definitivos apresentados pela Empresa de Estrada de Ferro Therезopolis, para a construcção do prolongamento de sua linha entre Varzea de Canoas a Sebastiana, resultou que não podem os mesmos ser approvados sem que se proceda a reconhecimento e estudos de variantes, em ordem a ser escolhido o traçado mais conveniente, technica e economicamente.

Em solução declaro-vos que, de accordo com a vossa proposta, vos autorizo a mandar executar todos os serviços de campo e escriptorio necessarios á resolução do Governo a respeito daquelles estudos definitivos, ficando, em consequencia, suspenso, de referencia a elles, o prazo de 60 dias de que trata a clausula VII do contracto de 31 de dezembro de 1911, autorizado pelo decreto numero 9.255, de 28 do mesmo mez e anno.

Por aviso n. 1.260, de 13 do corrente, providenciei junto ao Ministerio da Fazenda para que, no Thesouro Nacional, seja entregue ao engenheiro José Cupertino Coelho Cintra a quantia de 1.000\$ como adiantamento destinado a occorrer ás respectivas despezas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 92 — DE 15 DE ABRIL DE 1916

Autoriza, sob condições, o emprego de lenha, como combustivel, nos trens de passageiros das linhas da *Compagnie Auxiliaire*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 92 — Rio de Janeiro, 15 de abril de 1916.

Attendendo ao requerimento em que a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* pede que lhe seja permitido tornar

extensiva aos trens de passageiros a autorização que tem para queimar lenha nos trens de carga, declaro-vos, á vista das informações constantes do vosso officio n. 216/S, de 31 de março ultimo, que fica autorizada a referida companhia a empregar lenha como combustivel nos trens de passageiros, mediante as condições seguintes:

1ª, substituir osapparelhos que actualmente emprega para evitar o lançamento das fagulhas pelas chaminés das locomotivas, convido experimental, entre outros, os typos adoptados pela *Leopoldina Railway Company* e *Companhia Paulista de Estradas de Ferro*, em ordem a escolher o mais effcaz;

2ª, proceder, desde já, a uma série de experiencias sobre o carvão do arroio dos Ratos, Tubarão, do Paraná, ou outro, estudando e executando as modificações que estas experiencias aconselharem sejam feitas nas locomotivas, para o fim do definitivo emprego deste combustivel nacional nas linhas da companhia.

As referidas experiencias, inclusive as dos apparelhos para fagulhas, deverão ser acompanhadas por um dos engenheiros fiscaes do respectivo districto, o qual de tudo apresentará a essa Inspectoria minucioso relatorio, em que proporá as medidas que a observação lhe suggerir.

Saúde e fraternidade.

A. Tavares de Lira.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 93 — DE 15 DE ABRIL DE 1916

Impõe multas á Empresa Constructora Rio Grande do Sul por falta de pagamento de quotas de fiscalização.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 93 — Rio de Janeiro, 15 de abril de 1916.

Por officio n. 210/Z, de 29 de fevereiro ultimo, committicas-tes que a Empresa Constretora Rio Grande do Sul, contractante da construcção das linhas ferreas de Jaguarão a Basilio, Alegrete a Quarahy e S. Sebastião a Sant'Anna do Livramento, apesar de multada em 200\$ e depois em 400\$, não pagou a quota de fiscalização correspondente ao 2º semestre de 1915 e acha-se tambem em atrazo quanto á quota relativa ao 1º semestre do corrente anno.

Em solução, declaro-vos, para os devidos effeitos, que, em relação á quota do 2º semestre de 1915, fica approvada a penalidade imposta, sendo, porém, a multa elevada a 2:000\$, si até á presente data não tiver a empresa recolhido a dita quota; e de referencia á quota do semestre corrente, fica-lhe imposta tambem a multa de 2:000\$, pela demora do recolhimento até á presente data, sendo elevada, si não pagar até 30 de junho proximo vindouro, a 4:000\$, de accôrdo com a clausula XXI do respectivo

contracto, autorizado pelo decreto n. 8.556, de 15 de fevereiro de 1911. Cumpra-se seja intimada a empresa para fazer o recolhimento de cada uma destas multas dentro do prazo de 10 dias, sob pena de desconto na caução do mesmo contracto.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas

AVISO N. 94 DE 15 DE ABRIL DE 1916

Approva as providencias tomadas pela Inspectoria contra a apropriação indevida, pela Companhia contractante da Rede de Viacao da Bahia de materiaes retirados das linhas em construcção.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viacao — 2.ª Secção — N. 94 — Rio de Janeiro, 15 de abril de 1916.

Em officio n. 221/S, de 4 do corrente mez, transmittis a comunicação feita pelo engenheiro chefe interino do 4.º districto dessa Inspectoria, de que tendo verificado que a *Compagnie des Chemins de Fer Féderaux de l'Est Brésilien*, arrendataria da Rede de Estradas de Ferro Federaes da Bahia, tem lançado mão, sem autorização, para emprego nas ditas linhas e até na Estrada de Ferro Centro-Oeste, ainda não incorporada aquella rede, de materiaes retirados das linhas em construcção, especialmente trilhos, accessorios eapparellhos de mudança de via, e que, por força contractual (clausula II) pertencem ao Governo, officiou nesse sentido á dita companhia, intimando-a a suspender aquella abusiva pratica e ao mesmo tempo vá mandar proceder ao arrolamento daquelles materiaes, afim de, verificada a sua quantidade, proceder de accordo com o aviso n. 178, de 17 de novembro de 1915.

Em solução, declaro-vos, para os devidos fins, que ficam approvadas as providencias tomadas no sentido de impedir a continuação do grave abuso denunciado. Não sendo, porém, sem decisão competente, applicavel ao caso o citado aviso n. 178, por ter resolvido sobre hypothese bem distincta, que é a da aquisição, previamente requerida, de uma certa e determinada quantidade de material pertencente ao Governo, recommendo-vos seja communicado a este Ministerio o resultado das alludidas providencias para que se proceda, como de direito contra a dita companhia, pela apropriação indevida dos materiaes em questão.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas

AVISO N. 97 — DE 17 DE ABRIL DE 1916

Impõe a multa de 10:000\$, à *Compagnie de Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, por deficiência no serviço do tráfego da E. F. Bahia e Minas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 97 — Rio de Janeiro, 17 de abril de 1916.

Tenho presente a reclamação de diversos commerciantes de Theophilo Otttoni contra os prejuizos que lhes tem trazido o deficiente serviço do tráfego da Estrada de Ferro Bahia e Minas, da qual é arrendataria a *Compagnie de Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, proveniente não somente da falta de material rodante como do pessimo estado da linha.

Das informações que a respeito prestastes em officio n. 201/S, de 28 de março proximo findo, resulta que procede inteiramente a reclamação, porquanto:

não é esta a primeira vez que a falta de material rodante, de que actualmente se resente aquella linha, ameaça paralyzar o seu tráfego;

já em julho de 1913 a dita Companhia reconheceu a urgente necessidade de augmentar esse material e appellou para o Governo, que, por aviso, n. 150, de 14 de outubro do mesmo anno, providenciou a respeito, autorizando que fosse tomado por emprestimo o material que estava sendo importado na occasião para a linha da Estrada de Ferro Central da Bahia. A Companhia, entretanto, não se utilizou até hoje, senão em parte, da alludida autorização, deixando decorrer o periodo de cerca de dous annos e meio, não transferindo para a linha da Bahia e Minas o material que alli se faz preciso em ordem a ser cumprida pela Companhia a sua obrigação estipulada na clausula XLIV do contracto de 15 de abril de 1914, de fazer com presteza os transportes que lhe incumbem.

E, occorrendo ainda que tem ella deixado de fazer os serviços indispensaveis de conservação da linha, obrigação contractual que de forma alguma é annullada pela circumstancia de reconhecer o Governo a necessidade, na mesma linha, da reconstrucção de obras provisórias de madeira e exigir a apresentação dos respectivos organogramas, resolvo, de accôrdo com a clausula XXVII do precitado contracto, impôr áquella Companhia a multa de 10:000\$ (dez contos de réis), o que vos declaro, para os devidos effeitos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 99 — DE 18 DE ABRIL DE 1916

Substitue o nome da estação Una pelo de Palmares, na E. F. Recife ao S. Francisco.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 99 — Rio de Janeiro, 18 de abril de 1916.

Atendendo ao que solicitou a Prefeitura Municipal de Palmares e as informações constantes de vosso officio n. 23/S, de 1 do corrente mez, fica substituido por Palmares o nome da estação de Una, da Estrada de Ferro de Recife a S. Francisco, arrendada á *Great Western of Brasil Railway Company, Limited*, o que vos declaro para os devidos fins.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 101 — DE 25 DE ABRIL DE 1916

Impõe a multa de 5:000\$ á Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras por infracção da clausula XXXVI, do respectivo contracto.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 101 — Rio de Janeiro, 25 de abril de 1916.

Tendo presente o vosso officio n. 144/S, de 12 do corrente mez, que informa que o serviço do trafego das linhas da Rede Sul-Mineira a cargo da Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras continúa a ser feito de modo irregular, não obedecendo os trens de passageiros aos horarios approvados e os descarrilamentos occorrendo diariamente, devidos estes factos, por um lado, ao má estado da linha, notadamente nos trechos de Soledade a Tres Corações, da Barra do Pirahy a Bom Jardim e no ramal da Campanha, e, pelo outro, á má qualidade de combustivel empregado, lenha verde e fina, acontecendo frequentemente parar nas linhas os trens de passageiros afim de pessoal abastecer as locomotivas do mesmo combustivel, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica imposta á dita companhia, pelos factos acima indicados e que constituem infracção da clausula XXXVI do respectivo contracto, a multa de 5:000\$, termo médio da penalidade comminada na clausula XLIX do mesmo contracto sendo marcado o prazo de um mez para normalizar ella o serviço do trafego e pôr suas linhas em perfectas condições de segurança e estabilidade.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 104 — DE 27 DE ABRIL DE 1916

Autoriza a ampliar e modificar a plataforma da estação de Ponta Grossa, da linha Itararé-Uruguay

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 104 — Rio de Janeiro, 27 de abril de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e ás informações prestadas em vosso officio n. 259/S, de 22 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica a referida companhia autorizada a ampliar e modificar a plataforma da estação de Ponta Grossa, da linha de Itararé-Uruguay, bem assim a modificar o andar térreo do edificio principal da mesma estação, de conformidade com os projectos e orçamentos que com este baixam, devidamente rubricados, e que vieram annexos, em uma só via, ao vosso officio.

A despeza com a realisação das obras de que se trata, na importancia maxima de 29:464\$380, depois de devidamente apurada, será levada á conta do custeio da referida linha.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 105 — DE 27 DE ABRIL DE 1916

Autoriza a installação de uma balança na estação de Porto União, da linha Itararé-Uruguay.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 105 — Rio de Janeiro, 27 de abril de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e ás informações que prestastes em officio n. 262/S, de 22 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica a referida companhia autorizada a installar na estação de Porto União, da linha de Itararé-Uruguay, uma balança de 40 toneladas de força para pesar vagões de mercadorias, e bem assim um desvio necessario á mesma, de conformidade com os projectos e orçamentos que com este baixam, devidamente rubricados, e que vieram annexos, em uma só via, ao vosso citado officio.

A despeza com a realisação das obras de que se trata, na importancia maxima de 12:896\$448, será, depois de devidamente apurada, levada á conta do custeio da referida linha.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.036 — DE 2 DE MAIO DE 1916

Approva os estudos definitivos e o orçamento, no total de 1.469.459\$499, para a reconstrução do trecho da Estrada de Ferro Therezopolis comprehendido entre Piedade e Raiz da Serra.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, tendo em vista o disposto na clausula 1, 2ª, do accôrdo approved pelo decreto n. 11.683, de 18 de agosto de 1915, decreta:

Artigo unico. Ficam approved para a reconstrução do trecho em trafego da Estrada de Ferro Therezopolis comprehendido entre Piedade e Raiz da Serra, com a extensão de 21km/555, os estudos definitivos e o orçamento na importancia total de réis. 1.469.459\$499, inclusive o material rodante, os quaes com este baixam, authorizados pelo director geral de Viacão da respectiva Secretaria de Estado, e resultam das modificações feitas pela Inspectoria Federal das Estradas sobre os apresentados pela Empresa Estrada de Ferro Therezopolis, em cumprimento da obrigação estatuida na clausula V do referido accôrdo.

Rio de Janeiro, 2 de maio de 1916, 95ª da Independencia e 28ª da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 107 — DE 4 DE MAIO DE 1916

Autoriza a venda de 12 kilometros de trilhos usados, retirados da E. F. Central da Bahia.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viacão — 2ª Secção — N. 107 — Rio de Janeiro, 4 de maio de 1916.

Resolvendo sobre o que requereram Carlos Vianna Junior & C., proprietarios da Usina S. Carlos, e de accôrdo com as informações constantes do vosso officio n. 258/S, de 22 de abril ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica autorizada a venda definitiva de 12 kilometros de trilhos usados, retirados da Estrada de Ferro Central da Bahia, á mesma firma, pelo preço de 100\$ a tonelada no proprio lugar onde elles se acham, devendo o pagamento ser feito na Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Estado da Bahia, préviamente á entrega das guias para a retirada dos referidos trilhos, devendo os requerentes se comprometter a só applicar o dito material no fim indicado no seu requerimento.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 109 — DE 4 DE MAIO DE 1916

Autoriza a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande a ceder á *Sorocabana Railway* 500.000 metros de arame farpado.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 109 — Rio de Janeiro, 4 de maio de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e tendo em vista a vossa informação prestada em officio n. 250/S, de 15 de abril proximo findo, declaro-vos, para os devidos efeitos, que fica autorizada a referida companhia a ceder á *Sorocabana Railway*, 500.000 metros de arame farpado para cercas, sem prejuizo da obrigação estipulada na clausula 67, n. 1, letra c, do contracto de consolidação de 24 de janeiro do corrente anno, em virtude da qual a requerente deverá construir cercas nos trechos da Estrada de Ferro do Paraná em que faltarem, necessarias á segurança da circulação dos trens da mesma estrada.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 110 — DE 5 DE MAIO DE 1916

Declara não aceitar os estudos e orçamentos das obras na Piedade, apresentados pela Empresa E. F. Theresopolis.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 110 — Rio de Janeiro, 5 de maio de 1916.

Tendo presente as informações constantes de vosso officio n. 261/S, de 22 de abril proximo findo, sobre os estudos e orçamentos de obras na Piedade, ponto inicial da Estrada de Ferro Theresopolis, para facil atracação das embarcações empregadas no serviço desta estrada, apresentados pela empresa empreiteira e arrendataria da mesma, em virtude das clausulas I, 3ª, e V do accôrdo approved pelo decreto n. 11.683, de 18 de agosto de 1915, declaro-vos, para os devidos fins, que deixam de ser acceitos os referidos estudos e vos recommendo as necessarias providencias em ordem a serem organizados projectos daquellas obras que, consultando as effectivas necessidades actuaes e proximo futuras do trafego a que taes obras têm de attender, se enquadrem no objectivo da citada clausula I, 3ª, limitados, pois, os novos projectos ao que disser respeito á atracação, e excluidas as obras que entendam com a facilidade da navegação propriamente dita no

porto da Piedade. Junto são restituidas, as segundas vias dos ditos estudos e orçamentos.

(Saude e fraternidade.)

A. *Tavares de Lyra.*

Sr. Inspector Federal das Estradas.

PORTARIA — DE 6 DE MAIO DE 1916

Approva as bases das tarifas para vigorarem nas linhas da Companhia E. F. Santa Catharina e torna extensivo na mesma linha o regulamento de transporte approved pelo decreto 10.204, com modificações.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica: attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina, resolve approvar, para vigorarem na linha ferrea de que a mesma é arrendataria, as bases das tarifas que com esta baixam, assignadas pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado, e tornar extensivo á dita linha o regulamento dos transportes approved pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, e, com as modificações indicadas na relação que tambem com esta baixa, a classificação geral das mercadorias a que se refere o precitado decreto.

Rio de Janeiro, 6 de maio de 1916.

A. *Tavares de Lyra.*

Bases das tarifas a que se refere a portaria desta data

TABELLA N. 1

Passageiros de 1ª classe:

De 1 a 100 kilometros, por passageiro e por kilometro...	\$085
De 101 a 200 > > > > >	\$080
De 201 kilometros em diante.....	\$070

Preço minimo de uma passagem é de 400 réis.

Passageiros de 2ª classe:

De 1 a 100 kilometros, por passageiro e por kilometro...	\$048
De 101 a 200 > > > > >	\$045
De 201 kilometros em diante.....	\$040

Preço minimo de uma passagem é de 300 réis.

TABELLA N. 1-A

Bagagens de passageiros:

Em trens de passageiros, por tonelada e por kilometro:

De 1 a 100 kilometros.....	\$630
De 101 a 200 >	\$600
De 201 kilometros em diante.....	\$540

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 2

Encommendas

De 1 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro.....	\$900
De 101 a 200 > > > > >	\$820
De 201 kilometros em diante.....	\$700

As encommendas transportadas em trens de cargas gosam do abatimento de 20 %.

O frete minimo de cada despacho é de 200 réis.

Os seguintes generos do paiz despachados por esta tabella, conforme a classificacão expressa: aboboras, agua potavel e do mar, até 100 kilos por despacho; aipim, caça morta, caldo de canna, até 20 kilos por despacho; canna de assucar, até 20 kilos por despacho; carás, carnes verdes ou frescas, coalhadas, creme de leite, curáo; doces frescos em bandejas, para festas empadas, fressuras, fructas frescas ou verdes, gelo, legumes e hortaliças frescas ou verdes, leite fresco, linguas frescas, mandioca, manteiga fresca, milho verde, miúdo de rezes, mocotós frescos, nata, ovos, pamonhas, pão, peixe fresco, requeijão fresco, rins frescos, sorvete, toucinho fresco, e tripas frescas:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro...	\$400
De 101 a 200 > > > > >	\$350
De 201 kilometros em diante.....	\$300

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 3

Assucar, horracha em bruto, fumo nacional e os demais productos fabricados no paiz, quando não classificados em outras tabellas:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro.....	\$340
De 101 a 200 > > > > >	\$300
De 201 kilometros em diante.....	\$250

Gosarão de abatimento os generos seguintes: assucar comum, 60 %; favas, garrafas vazias de producção nacional e rapa-

dura, 55 %; herva mate (Congonha) nacional, 35 %; cerveja nacional, 30 %, e fumo nacional, 15 %.
O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 3-A

Algodão em rama, café beneficiado em grão, torrado ou quebrado e vinho nacional:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$260
De 101 a 200 » » » » » » ..	\$220
De 201 kilometros em diante.....	\$180

Algodão em rama gosa do abatimento de 20 %.
O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 3-B

Café em casquinha:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$260
De 101 a 200 » » » » » » ..	\$220
De 201 kilometros em diante.....	\$180

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 3-C

Café em cereja ou côco:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$240
De 101 a 200 » » » » » » ..	\$200
De 201 kilometros em diante.....	\$140

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 4

Amendoim, aveia, bacalhão, café torrado em pó, farinha de trigo, toucinho salgado nacional e os demais productos classificados nesta tabella:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$260
De 101 a 200 » » » » » » ..	\$220
De 201 kilometros em diante.....	\$180

Gosarão de abatimento os seguintes generos: milho secco e verde, 65 %; aboboras, agua potavel e do mar, alpim, arroz beneficiado e em casca, bacalhão, batatas, carnes verdes e frescas, carne secca, centeio, cereaes não classificados, cevada, farinha de mandioca, farinha de trigo, feijão commum secco, fructas frescas nacionaes, hortaliças frescas, leite fresco, mandioca, ovos, raizes alimenticias, trigo em grão, 50 %; banha nacional, 10 %.
O frete minimo de um despacho é de 200 réis

TABELLA N. 4-A

Algodão em caroços, arados, machinas para lavoura e agricultura, sal ordinario e os demais productos classificados nesta tabella:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro...	\$260
De 101 a 200 » » » » » » »	\$230
De 201 kilometros em diante.....	\$200

Sal bruto, grosso ou moído, a granel ou ensaccado, gosa do abatimento de 50 %. Algodão em caroços 20 %.

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 5

Aço, ferro em barra, chapas e vergas, chumbo em lingote, lençol ou barra, couros por curtir, machinas e utensilios para industrias, papel fabricado no Estado, trilhos e accessorios para vias ferreas e os demais productos classificados nesta tabella:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro...	\$320
De 101 a 200 » » » » » »	\$280
De 201 kilometros em diante.....	\$240

Gosarão de abatimento os generos seguintes: assucar commum produzido no Estado, em sua primeira sahida, quando despachado pelos fabricantes, 65 %; carvão animal para filtrar e outros fins, carros, carretas, carroças, desarmadas ou encaixotadas, cortiça em bruto, dormentes de ferro ou de aço, ferro em barra, chapa ou vergalhão, linho em bruto ou em fibras, rodas de aço para vehiculos, carros e vagões, trilhos e seus accesorios (Chapas de junção), pregos, parafusos e porcas de junta, pertencentes ás estradas de ferro de concessão federal, estadual ou municipal e vassouras mecanicas, 50 %; couros por curtir, 30 %.

O frete minimo de um despacho é de 200 réis

TABELLA N. 6

Tecidos de seda, lã ou algodão, artigos de importação e armarinho, não classificados nas outras tabellas, petroleo, agua raz e outros espiritos, polvora e outras drogas ou substancias inflamaveis, corrosivas ou explosivas, phosphoros, fogos de artificio, etc.:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro...	\$450
De 101 a 200 » » » » » »	\$420
De 201 kilometros em diante.....	\$380

O kerozene gosa do abatimento de 40 %.

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 7

Objectos, quer de importação, quer de exportação, de grande volume e pouco peso; idem frageis, de grande responsabilidade, como espelhos, porcellana, instrumentos de musica, cirurgia, engenharia e os demais artigos classificados nesta tabella:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$600
De 101 a 200 » » » » » ..	\$550
De 201 kilometros em diante.....	\$480

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 8

Generos e productos não classificados nas outras tabellas, como ferragens em geral, fructas estrangeiras, impressos, machinas de imprimir, e outros objectos de escriptorio, conforme consta da classificação:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$450
De 101 a 200 » » » » » ..	\$420
De 201 kilometros em diante.....	\$380

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 9

Animaes vivos, em gaiolas, em engradados e em cestos; araras, gallinhas, gansos, faisões, marrecos, papagaios, patos, perús e outras aves domesticas ou silvestres, leitões, macacos, pacas e outros animaes pequenos, conforme a classificação:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$450
De 101 a 200 » » » » » ..	\$350
De 201 kilometros em diante.....	\$300

Tanto em trem de passageiros, como em trens de carga.
O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 10

Bezerros acompanhados pelas mães, cabras, cabritos, cães amordaçados, carneiros e outros animaes classificados nesta tabella, em trem de passageiros:

De 0 a 100 kilometros, por cabeça e por kilometro...	\$022
De 101 a 200 » » » » » ..	\$020
De 201 kilometros em diante.....	\$018

Os animaes desta tabella, quando transportados em trens de carga, pagarão:

De 0 a 100 kilometros, por cabeça e por kilometro...	\$012
De 101 a 200 » » » » » ..	\$012
De 201 kilometros em diante.....	\$008

O frete minimo de um despacho é de 200 réis.

TABELLA N. 11

Bezerros isolados, bois, burros, cavallos, jumentos, poldros, touros, vaccas, vitellos e outros animaes não classificados nesta tabella, até o numero de 6:

De 0 a 100 kilometros, por cabeça e por kilometro...	\$070
De 100 a 200 » » » » » »	\$060
De 201 kilometros em diante.....	\$050

Os animaes classificados nesta tabella, quando despachados em trens de mercadorias e em numero superior a seis, pagarão:

De 0 a 100 kilometros, por cabeça e por kilometro...	\$050
De 101 a 200 » » » » » »	\$040
De 201 kilometros em diante.....	\$030

e em numero superior a 100 cabeças pagarão:

De 0 a 100 kilometros, por cabeça e por kilometro...	\$040
De 101 a 200 » » » » » »	\$030
De 201 kilometros em diante.....	\$020

O frete minimo de um despacho é de 1\$000.

TABELLA N. 12

Madeiras falquejadas lavradas ou serradas, com transporte em vagões descobertos e em quantidade de um metro cubico, ou mais ou de uma tonelada ou mais:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$100
De 101 a 200 » » » » » »	\$090
De 201 kilometros em diante.....	\$070

Quantidade menor de uma tonelada ou de um metro cubico será taxada pela tabella n. 5, com 55 % de abatimento.

O frete minimo será de 4\$ por vagão, com lotação até 10 toneladas; de 8\$ por vagão, com lotação até 20 toneladas, e de 12\$ por vagão, com lotação superior a 20 toneladas.

TABELLA N. 13

Cal, cimento, madeiras aplainadas e aparelhadas para construção e os demais productos classificados nesta tabella, transportados em vagões com coberta e em quantidade de um metro cubico ou de uma tonelada ou mais:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$120
De 101 a 200 » » » » » »	\$100
De 201 kilometros em diante.....	\$080

A madeira aplainada e aparelhada para construção pagará:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$100
De 101 a 200 » » » » » ..	\$090
De 201 kilometros em diante.....	\$070

Quantidade menor de uma tonelada ou de um metro cubico será taxada pela tabella n. 5, com 55 % de abatimento, com excepção de caroços de algodão e esteiras ordinarias, que serão despachados pela mesma tabella, sem abatimento.

O frete minimo será de 4\$ por vagão com lotação até 10 toneladas, de 8\$ por vagão com lotação até 20 toneladas e de 12\$ por vagão com lotação superior a 20 toneladas.

TABELLA N. 14

Aço velho de sucata, alcatrão, areia, argilla, betume, canos de barro, carvão de pedra, cascalho, estrumes, madeira, ripas e moirões, roliços, pedras em bruto, pedregulho, telhas e tijolos e outros productos semelhantes, classificados nesta tabella, transportados em vagões descobertos, em quantidade de um metro cubico ou de uma tonelada ou mais:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$130
De 101 a 200 » » » » » ..	\$110
De 201 kilometros em diante.....	\$080

As madeiras roliças em bruto e em casca, ripas e moirões, aço velho de sucata, areia, argilla, cascalho, estrumes, pedras em bruto, pedregulho, pagarão:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$090
De 101 a 200 » » » » » ..	\$080
De 201 kilometros em diante.....	\$060

Quantidade menor de uma tonelada ou de um metro cubico será taxada pela tabella n. 5, com 55 % de abatimento, com excepção de alcatrão, bacias de barro, breu, cré e ferro guza para fundição, que serão despachados pela mesma tabella, sem abatimento.

O frete minimo será de 3\$ por vagão com lotação até 10 toneladas, de 6\$ por vagão com lotação até 20 toneladas e de 9\$ por vagão com lotação superior a 20 toneladas.

TABELLA N. 14-A

Barricas vasias usadas, carvão vegetal, cascas para cortame, chifres, cisco, combustiveis não denominados, folhas de arvore para cortame, lenha, mudas de plantas e outros productos classificados nesta tabella, transportados em vagões a descoberto, em quantidade de dois metros cubicos ou de uma tonelada ou mais:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro..	\$100
De 101 a 200 » » » » » ..	\$080
De 201 kilometros em diante.....	\$060

A lenha pagará:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro...	\$080
De 101 a 200 > > > > > >	\$060
De 201 kilometros em diante.....	\$050

Quantidade menor de uma tonelada ou de um metro cubico será taxada pela tabella n. 5, com 55 % de abatimento, com a exceção de acido sulfurico e muriatico impuro, archotes, arvores, balaios vasio em retorno, barricas vasio em retorno, chifres em bruto, cinzas, embiras, latas vasio em retorno raizes, para tinturaria, que serão despachados pela mesma tabella sem abatimento.

O frete minimo será de 3\$ por vagão com lotação até 10 toneladas, de 6\$ por vagão com lotação até 20 toneladas e de 9\$ por vagão com lotação superior a 20 toneladas.

TABELLA N. 14-B

Ferragens nacionais e demais productos classificados nesta tabella, transportados em vagões com coberta, em quantidade de dous metros cubicos ou de uma tonelada ou mais:

De 0 a 100 kilometros, por tonelada e por kilometro...	\$100
De 101 a 200 > > > > >	\$080
De 201 kilometros em diante.....	\$060

Quantidade menor de dous metros cubicos ou de uma tonelada será taxada pela tabella n. 5, com 55 % de abatimento.

O frete minimo será de 3\$ por vagão com lotação até 10 toneladas; de 6\$ por vagão com lotação até 20 toneladas e de 9\$ por vagão com lotação superior a 20 toneladas.

TABELLA N. 15

Carroças ou carros ordinarios de duas rodas:

De 0 a 100 kilometros, por unidade e por kilometro...	\$130
De 101 a 200 > > > > >	\$150
De 201 kilometros em diante.....	\$130

Os de quatro rodas pagarão 50 % mais. Cobrar-se-ha a taxa dupla pelos despachados por trens de passageiros.

O frete minimo de cada carro ou carroça será de 1\$000.

TABELLA N. 16

Carros de vias ferreas rebocados:

De 0 a 100 kilometros, por unidade e por kilometro...	\$250
De 101 a 200 > > > > >	\$180
De 201 kilometros em diante.....	\$150

O frete minimo será de 1\$ por unidade.

TABELLA N. 17

Locomotivas e *tenders* rebocados:

De 0 a 100 kilometros, por unidade e por kilometro...	\$800
De 100 a 200 » » » » » » » » »	\$750
De 201 kilometros em diante.....	\$650

O frete minimo será de 3\$ por unidade.

OBSERVAÇÕES

§ 1° — TAXA CAMBIAL

As tabellas 1, 1-A, 2, 2-A, 4 e 4-A estão isentas de taxas cambial.

As tabellas 3, 3-A, 3-B, 3-C, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 14-A, 14-B, 15, 16 e 17 estão sujeitas á taxa cambial de 7 % por cada dinheiro entre 15 e 10 dinheiros, desprezadas as fracções. Para o calculo destas taxas tomar-se-á por base o cambio médio bancario sobre Londres, a 90 dias, durante o mez que terminar no dia 25 daquelle em que se fixar a taxa, a qual vigorará do dia primeiro do mez seguinte.

§ 2° — TRANSPORTE POR VAGÃO COMPLETO

Os generos seguintes gosarão de abatimento quando despachados em vagões completos:

1°. As madeiras serradas, lavradas, faquejadas, aplainadas e aparelhadas para construcções de casas, etc., gosarão do abatimento abaixo sobre os fretes indicados nas tabellas 12 e 13.

De 0 a 100 kilometros.....	30 %
De 101 a 200 »	35 %
De 201 em diante.	40 %

2°. As madeiras roliças em bruto, em casca ou em toros, para andaimes, os moirões e a lenha gosarão do abatimento abaixo sobre os fretes indicados nas tabellas 14 e 14-A:

De 0 a 100 kilometros.....	35 %
De 101 a 200 »	40 %
De 201 em diante.	40 %

3°. Todas as outras mercadorias das tabellas 13, 14, 14-A e 14-B gosarão dos abatimentos abaixo sobre os fretes das tabellas:

De 0 a 100 kilometros.....	30%
De 101 a 200 kilometros.....	35 %
De 201 em diante.	35 %

4°. Aguardente, alfafa, assucar, café, carne secca e verde, cereaes, cinza, crina vegetal, ferro em bruto e em barras, farinhas diversas, farinha de trigo, feijão, fumo nacional em folha, corda,

ou rolo, instrumentos e machinas para estabelecimentos industriaes e agricolas louça, kerozene, milho, ovos, peixes, pedra em bruto, em cantaria, trapos, trigo e tecidos gosarão do abatimento abaixo sobre os respectivos fretes:

De 0 a 100 kilometros.	30 %
De 101 a 200 » 	35 %
De 201 em diante.	35%

Para o calculo dos fretes a distancia minima entre duas quaesquer estações será de cinco kilometros.

Por nenhum genero poderá ser cobrado frete superior ao actual.

A desinfecção será feita de accôrdo com as condições estabelecidas no capitulo V do decreto n. 11.460, de 27 de janeiro de 1915, e na circular do Ministerio da Agricultura, de 29 de abril de 1915. A estrada cobrará 2\$ por carro, quando despachado com a lotação completa.

Directoria Geral de Viacção, 6 de maio de 1916. — *Affonso G. C. Maciel*, director geral.

Relação das modificações feitas na classificação geral das mercadorias, approvada pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, a que se refere a portaria desta data.

Terão o abatimento de 55 % todos os generos classificados nas tabellas 12, 13, 14, 14-A e 14-B, quando despachados em quantidade menor de uma tonelada ou um metro cubico, ou dous metros cubicos (tabella 14-A e 14-B), e não tenham sido mencionados nos abatimentos indicados na tabella 5.

Exceptuam-se os seguintes generos:

Alcatrão, bacias de barro, breu, caroços de algodão, crú, esteiras ordinarias, ferro guza para fundição, acido sulphurico muratico, impuros, archotes, arvores, balaios vasioes em retorno, barracas vasias em retorno, chifres em bruto, cuias, embiras, latas em retorno e raizes para tinturaria, que serão, nas mesmas condições, despachados pela tabella 5, sem abatimento algum.

Gosarão do mesmo abatimento os seguintes generos classificados na mesma tabella:

Aduelas de ferro, azulejos estrangeiros, barro refractario, cubos, pinos para rodas e outros fins, fibras vegetaes, gesso em pó, ladrilhos de barro estrangeiros e raios.

Soffrerão o mesmo abatimento de 55 % os seguintes generos: Araruta nacional, vassouras de cipó, palha e piassava, nacionais: tabella 3

Soffrerão o abatimento de 65 % os seguintes generos:

Araruta estrangeira, sementes não classificadas e xarque estrangeiro: tabella 8; vassouras de cabelo, crina ou penha: tabella 6.

Serão classificados:

Na tabella 4, com 50 % de abatimento: legumes frescos nacionais, peixe salgado ou secco.

Na tabella 5, com 55 % de abatimento: saccoes varios, usados.

Na tabella 14: metaes não classificadas.

Directoria Geral de Viação, 6 de maio de 1916. — Affonso G. C. Maciel, Director Geral.

AVISO N. 111 — DE 6 DE MAIO DE 1916

Declara que do accordo a ser firmado entre a *Compagnie Auxiliaire* e a *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul* deve ser remetida minuta ao Ministerio da Viação.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 111 — Rio de Janeiro, 6 de maio de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, em solução ao requerimento da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, informado pelo vosso officio n. 245/S, de 13 de abril proximo findo, que, na conformidade do parecer constante do mesmo officio, se tratando de um caso que interessa á renda de uma estrada da União arrendada á requerente, deverá ser submettido a este Ministerio, para que tenha vigor depois de approvada, a minuta do accordo a ser firmado entre a mesma companhia e a *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul* para o trafego na linha que parte de kilometro 600+868, no qual é necessario estipular-se, de um modo explicito, quaes os fretes a serem cobrados, pois o Governo não pode approvar apenas o frete minimo por vagão.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 112 — DE 6 DE MAIO DE 1916

Resolve sobre os juros de móra das prestações do arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 112 — Rio de Janeiro, 6 de maio de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, tendo presente o requerimento da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande,

informado pelo vosso officio n. 182|Z, de 19 de fevereiro do corrente anno, e relativo aos juros de mora sobre as prestações da quota de arrendamento da Estrada de Ferro do Paraná referente ao anno de 1915, resolvo consideral-a incursa nos juros já pagos, na importancia de 11:418\$722 (onze contos cento e dezoito mil setecentos e vinte e dois réis), devidos pela móra nas prestações do 1 semestre do dito anno, e releval-a, por equidade, dos juros correspondentes ás prestações do 2º semestre do mesmo anno, desde que, no prazo de cinco dias, recolha aos cofres publicos a quantia de 875:000\$ (oitocentos e setenta e cinco contos de réis), mediante a guia que essa repartição expedirá, para completar o pagamento da quota minima relativa ao alludido arrendamento no anno de que se trata.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 113 — DE 6 DE MAIO DE 1916

Autoriza a augmentar a captação para a caixa d'agua da parada do Banhado, na E. F. do Paraná.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 113 — Rio de Janeiro, 6 de maio de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e de accôrdo com a vossa informação prestada em officio n. 266|S, de 4 de abril proximo findo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica a referida companhia autorizada a augmentar a captação para a caixa d'agua, da parada do Banhado, na Estrada de Ferro do Paraná, de conformidade com o projecto e orçamento, que com este baixam, devidamente rubricados, e que vieram annexos, em uma só via, ao vosso mencionado officio.

A despeza respectiva, que fôr effectivamente apurada até a importancia maxima de oito contos seiscentos e dezenove mil trezentos e cincoenta e cinco réis (8:619\$355), será levada á conta do capital daquella estrada, nos termos da clausula 78, § 1º, lettra c do contracto de consolidação de 24 de janeiro do corrente anno, depois de concluidas todas as obras do melhoramento de que se trata, inclusive a caixa d'agua prevista para a mesma parada no decreto n. 10.235, de 28 de maio de 1913.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.501 — DE 10 DE MAIO DE 1916

Proroga até 7 de outubro do corrente anno o prazo para a conclusão da construcção da linha ferrea de Nilo Peçanha a Iguaba Grande (prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá).

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a *Compagnie Générale des Chemins de Fer des Etats Unis du Brésil*, cessionaria do contracto da construcção e arrendamento do prolongamento de Nilo Peçanha até Iguaba Grande, da Estrada de Ferro de Maricá, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado até 7 de outubro do corrente anno o prazo estipulado na clausula VII, n. 3, do contracto autorizado pelo decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910, para a conclusão da construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, no trecho comprehendido entre Nilo, Peçanha e Iguaba Grande, sob condição de que a dita companhia pagará as multas comminadas na clausula XX do dito contracto, que serão contadas a partir da presente data, si as obras da referida construcção não estiverem inteiramente concluidas ao termo da prorogação ora concedida.

Rio de Janeiro, 10 de maio de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 115 — DE 11 DE MAIO DE 1916

Approva as condições estabelecidas para a distribuição da receita dos carros dormitórios em trafego mutuo entre as estradas Sorocabana e a S. Paulo-Rio Grande.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 115 — Rio de Janeiro, 11 de maio de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, em solução ao vosso officio n. 269/S, de 22 de abril ultimo, que fica approvada provisoriamente a praxe adoptada, entre a Estrada de Ferro Sorocabana e a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, em virtude da qual a receita dos carros dormitórios pertencentes a uma dellas e em circulação na outra se distribue entre as duas, de modo a tocar á possuidora dos vehiculos o producto da venda dos leitos e a ambas o das passagens, repartido segundo os kilometros de percurso em cada linha, tendo-se em vista as respectivas tarifas, e supprimida em relação aos ditos carros dormitórios a cobrança da taxa de 50 réis, por kilometro estabelecido para outros vehiculos de passageiros em percurso mutuo.

De conformidade com a parte final do vosso referido officio, providenciareis no sentido de submeterem ás companhias interessadas á approvação definitiva do Governo as modificações de que se trata.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 117 — DE 12 DE MAIO DE 1916

Autoriza a Companhia Victoria a Minas a ceder á *Leopoldina Railway* 10 kilometros de trilhos de 40 kilos.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 117 — Rio de Janeiro, 12 de maio de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas e de accordo com as informações que prestastes em officio ns. 10|S, 98|S e 242|S, de 6 de janeiro, 12 de fevereiro e 11 de abril do corrente anno, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica a referida companhia autorizada a ceder a *The Leopoldina Railway Company, Limited*, dez (10) kilometros de trilhos de quarenta (40) kilogrammas, por metro corrente, não podendo ser esse material applicado senão na reconstrucção das linhas já em trafego e nas em construcção de concessão federal, por ter sido o dito material importado com isenção de direitos.

Fica bem entendido que a presente autorização é dada sem prejuizo do cumprimento das obrigações da Companhia peticionaria constantes ou decorrentes dos seus contractos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 119 — DE 19 DE MAIO DE 1916

Autoriza a reconstrucção das estações S. João e Calmon, da linha de Itararé-Uruguay.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 119 — Rio de Janeiro, 19 de maio de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e de accordo com as informações constantes do officio n. 293|S, de 5 do corrente mez, resolve autorizar a referida companhia a reconstruir, de accordo com os projectos e orçamentos annexos ao dito requerimento, as estações de S. João e Calmon da linha de

Itararé-Uruguay, destruídas pelos fanaticos, devendo a despeza que fôr devidamente apurada até o maximo de quatorze contos, treze mil quinhentos e noventa e quatro réis (14:013\$594), sendo metade para cada estação, ser levada á conta de custeio da referida linha, de conformidade com a clausula 44 do decreto n. 11.905, de 19 de janeiro do corrente anno.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 121 — DE 20 DE MAIO DE 1916

Approva os projectos para o reforço de seis pontes no trecho de S. Francisco a Hansa, da E. F. S. Paulo-Rio Grande.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 121 — Rio de Janeiro, 20 de maio de 1916.

Em solução ao requerimento da Companhia de Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, de 16 de março ultimo, relativo ao reforço de seis pontes de 15 a 20 metros de vão, existentes no trecho de S. Francisco a Hansa, da linha de S. Francisco, declaro-vos, para os devidos fins, que á vista das informações constantes do vosso officio n. 302|S, de 9 do mez corrente, ficam approvados os projectos apresentados e autorizadas as modificações que por occasião da execução das obras, forem julgadas convenientes pela fiscalização local, sendo as respectivas despezas que forem devidamente apuradas, até o maximo de quatro contos trescentos e noventa mil seiscentos e cincoenta réis (4:390\$650), levadas á conta do custeio da referida linha.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 122 — DE 21 DE MAIO DE 1916

Autoriza a dar andamento aos processos de concessão de isenção de direitos aduaneiros de materiaes importados pela Companhia de Viação e Construção.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 122 — Rio de Janeiro, 21 de maio de 1916.

Attendendo ao que solicitou a Companhia de Viação e Construção, empreiteira e arrendataria da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, e ás informações que prestastes em officio n. 286|S, de 29 de abril findo, autorizo-vos a dar andamento

aos processos de concessão de isenção de direitos aduaneiros de materiaes a importar pela mesma Companhia para execução do contracto autorizado pelo decreto n. 9.172, de 4 de dezembro de 1911.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO LEGISLATIVO N. 3.111 — DE 25 DE MAIO DE 1916

Autoriza a abertura, pelo Ministerio da Fazenda, do credito extraordinario de 427:140\$977, ouro, para pagamento de juros e mais despezas do emprestimo de que trata o decreto n. 8.794, de 21 de junho de 1911 relativo á Companhia Viação Bahiana.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte resolução:

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir, pelo Ministerio da Fazenda, o credito extraordinario de réis 427:140\$977, ouro, para pagamento de juros e mais despezas do emprestimo de que trata o decreto n. 8.794, de 21 de junho de 1911, relativo á Companhia Viação Bahiana.

Rio de Janeiro, 25 de maio de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
João Pandiá Calogeras.

DECRETO N. 12.076 — DE 25 DE MAIO DE 1916

Approva a planta para as obras a serem executadas na estação de Henrique Galvão da Estrada de Ferro Oeste de Minas e dos terrenos a desapropriar, com destino ás mesmas obras.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, á vista do que solicitou a directoria da Estrada de Ferro Oeste de Minas e de accôrdo com o art. 8° do regulamento approvedo pelo decreto n. 4.956, de 9 de setembro de 1903, decreta:

Artigo unico. Fica approveda a planta que com este baixa, rubricada pelo director geral de Viação da respectiva Secretaria de Estado, para as obras a serem executadas na estação de Henrique Galvão da Estrada de Ferro Oeste de Minas e dos terrenos

a desapropriar com destino ás mesmas obras, sendo o de propriedade dos herdeiros de Domingos Gontijo com a area de 57.892m²,26. na margem direita do rio Itapecerica, e o de superficie de..... 215.797m²,03, na margem esquerda do mesmo rio, de propriedade de D. Julia Gomes Pardini.

Rio de Janeiro, 25 de maio de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 125 — DE 25 DE MAIO DE 1916

Autoriza a construcção das estações Coqueirão (km. 100) e Biriguy (kilometro 261) e manda que a Companhia Noroeste do Brasil apresente novos estudos para os typos de estações de 1ª e 2ª classes..

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 125 — Rio de Janeiro, 25 de maio de 1916.

Attendendo ás razões expostas em vosso officio n. 314|S, de 15 do mez corrente, relativas ao requerimento em que a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil pede approvação dos typos e orçamentos de estações de 1ª, 2ª, 3ª e 4ª classes e tambem autorização para construir duas estações de 3ª classe nos kilometros 100 (Coqueirão) e 261 (Biriguy) da sua linha de Bahurú-Itapura, declaro-vos, para os devidos fins, que fica autorizada a referida companhia a construir as duas citadas estações de accôrdo com os projectos e orçamentos apresentados, levadas á conta do custeio da mesma linha, em quatro semestres consecutivos, a contar do presente, as despezas realmente apuradas, na importancia maxima de vinte e seis contos seiscentos e tres mil quatrocentos e noventa e tres réis (26:603\$493) para cada uma.

Quanto, porém, aos demais projectos apresentados somente têm approvação os de estações de 3ª e 4ª classes, e orçamentos respectivos, nas importancias de vinte e seis contos seiscentos e tres mil quatrocentos e noventa e tres réis (26:603\$493) e vinte e tres contos trescentos e vinte e nove mil e doze réis (23:329\$012), devendo a Companhia, para os de 1ª e 2ª classes, apresentar novos com accommodações que melhor satisfaçam ao serviço do trafego em estações de tal categoria.

Junto vos são devolvidas as segundas vias dos projectos e orçamentos approvados, devidamente rubricados pelo director geral da Viação.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 126 — DE 27 DE MAIO DE 1916

Autoriza a Sorocabana a conceder transporte gratuito, na ida, aos operarios destinados ao trecho em construcção do ramal de Tibagy.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 126 — Rio de Janeiro, 27 de maio de 1916.

Attendendo ao que solicitou a *Sorocabana Railway Company* e ás informações que prestastes em officio n. 321|S, de 18 do corrente, autorizo a mesma companhia a conceder transporte gratuito em 2ª classe, na ida, incluindo o despacho da bagagem, aos operarios que se destinarem ao trecho em construcção do ramal de Tibagy, devendo as requisições ser visadas pela respectiva fiscalização.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 127 — DE 29 DE MAIO DE 1916

Manda intimar a *Great Southern* a recolher aos cofres publicos as quotas de fiscalização, juros de mora e multas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 127 — Rio de Janeiro, 29 de maio de 1916.

Resolvendo sobre a materia de vossos officios ns. 141|Z, de 11 de fevereiro, e 325|Z, de 17 de abril, ambos do corrente anno, declaro-vos que deveis intimar, com o prazo de 10 dias, a *The Brasil Great Southern Railway Company, Limited*, pelo seu representante junto ao Governo, a recolher aos cofres publicos com os respectivos juros de mora, *ex-vi* das clausulas XVI do contracto autorizado pelo decreto n. 7.122, de 17 de setembro de 1908, e XLIV do decreto n. 6.899, de 24 de março do mesmo anno, as quotas de fiscalização do 1º e 2º semestres de 1915, relativas a Estrada de Ferro de Itaquí a S. Borja, cuja constructora e arrendataria é aquella companhia, hém assim as multas de 2:000\$ e 3:000\$, impostas pelo Aviso n. 162, de 29 de outubro de 1915, sob pena de, na conformidade da citada clausula XVI do alludido contracto e XLVIII do tambem citado decreto n. 6.899, de 1908, serem as ditas quotas cobradas executivamente sobre a renda bruta da mesma companhia e as multas deduzidas da respectiva caução.

Declaro-vos, outrosim, que, no caso da não conclusão das obras de construcção da mesma estrada até 30 de junho proximo vindouro, ficará a companhia sujeita á multa de mais 3:000\$000, que intimareis opportunamente.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 129. — DE 30 DE MAIO DE 1916

Sobre as condições necessarias para que o Governo reconheça a incorporação da linha de Ribeirão a Barreiros á rede arrendada á *Great Western*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 129 — Rio de Janeiro, 30 de maio de 1916.

Em officio n. 279/S, de 28 de abril do corrente anno, expuzes-tes o estado em que se acha o processo de incorporação á rede da *The Great Western of Brasil Railway Company, Limited*, da linha principal da Companhia Geral de Melhoramentos de Pernambuco, entre Ribeirão e Barreiros, a qual foi autorizada pelo decreto numero 9.228, de 20 de dezembro de 1911.

No dito officio referis que, por não estar liquidada a transacção pendente entre o Estado de Pernambuco e a segunda das pre-citadas companhias, ainda se não achava a primeira habilitada a regularizar a situação daquella mencionada linha, para os effeitos da alludida incorporação.

Ainda não estando esta operada, á vista do exposto, e considerando que não ha como deixar de reconhecer procedentes os motivos que determinaram a recusa do registro pelo Tribunal de Contas, em 8 de novembro de 1912, ao termo do accôrdo de 21 de outubro do mesmo anno, entre o Governo da União e a referida Companhia *Great Western*, em o qual se declarou que "ficava incorporada a linha principal da Companhia Geral de Melhoramentos de Pernambuco entre Ribeirão e Barreiros, á rede da *Great Western of Brasil Railway Company, Limited*, quando tal incorporação carecia inteiramente de fundamento juridico, por dever assentar nos indispensaveis accôrds, ainda hoje não concluidos, com o Estado de Pernambuco e a Companhia cessionaria da linha de que se trata, declaro-vos, para os devidos fins, que o Governo Federal aguarda se opere de facto e de direito a incorporação questionada para declara-la por decreto, conjuntamente com o seu custo, tendo em vista os seus effeitos em relação ao contracto de arrendamento das linhas ferreas da União arrendadas á Companhia *Great Western of Brasil Railway, Limited*.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.093 — DE 7 DE JUNHO DE 1916

Proroga até 17 de julho de 1916 o prazo estabelecido pelo decreto numero 10.943, de 17 de Junho de 1914, para conclusão das obras de melhoramentos no Hotel das Palmeiras, da Estrada de Ferro do Corcovado, ás quaes se refere o mesmo decreto.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a *The Rio de Janeiro Tramway Light*

and Power Company, Limited, cessionaria da Estrada de Ferro do Corcovado, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado até 17 de julho de 1918 o prazo estabelecido no art. 2º do decreto n. 10.943, de 17 de junho de 1914, para conclusão das obras de melhoramentos a serem feitos no Hotel das Palmeiras, da Estrada de Ferro do Corcovado, ás quaes se refere o mesmo decreto.

Rio de Janeiro, 7 de junho de 1916, 95ª da Independencia e 28ª da Republica

WENCESLAU BRAZ P. GOMES

A. Tavares de Lyra

EXPOSIÇÃO

Sr. PRESIDENTE DA REPUBLICA — A concessão da Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, é regida pelo contracto celebrado de accordo com o decreto n. 4.337, de 1 de fevereiro de 1902; e as suas modificações decorrentes dos decretos ns. 7.455 e 7.773, de 8 de junho e 30 de dezembro de 1909, e 10.986, de 8 de julho de 1914.

O primeiro substituirá o traçado já approved da estrada de ferro de Peçanha ao Araxá pelo que, começando na cidade da Victoria, Estado do Espirito Santo, e passando por Peçanha, fosse terminar em Diamantina, no de Minas Geraes. O de 8 de julho de 1909 substituiu, para os effeitos da garantia de juros, o trecho de Sant'Anna dos Ferros a Serro, pelo de Curralinho, estação da Estrada de Ferro Central do Brasil, á dita cidade de Diamantina. Autorizou o de 30 de dezembro do mesmo anno de 1909 a modificação do alludido contracto de 1902, para o fim de adquirir o Governo o direito de reversão das linhas concedidas. Finalmente, pelo contracto de 11 de setembro de 1914, lavrado de conformidade com o decreto de 11 de abril deste anno, ficou transferida a garantia de juros da linhas de Diamantina a Serro Frio para o trecho de igual extensão da linha de Barra do rio Guanhiães a Serro Frio.

A companhia, em virtude da clausula 2ª do referido contracto de 1902, gosava da garantia de juros de 6 % durante 30 annos, sobre o capital que, até ao maximo de 30:000\$, ouro, por kilometro, fosse fixado pelo Governo como necessario para a construção e completo estabelecimento da estrada. De accordo, porém, com a clausula 4ª do decreto n. 7.773, de 1909, o capital total garantido para toda a estrada ficou constituído de duas parcelas:

1ª. o capital já despendido e verificado pelas tomadas de contas até 31 de dezembro de 1908, na parte da estrada então construida e em construção;

2ª. o capital que fosse despendido nas linhas então a construir, até ao maximo de 30:000\$, ouro, por kilometro.

Tendo-se em vista as ditas tomadas de contas, foi reconhecido como importando em 19.602:094\$235 o capital applicado no trecho da estrada entre Victoria e Derribadinha, que era o que até

aquella data se achava construído ou em construção, na extensão de 344km,498.

As linhas que faltavam construir teem, com as substituições e modificações posteriormente adoptadas nos seus traçados, a extensão total de 642km,062, que podem ser discriminados do seguinte modo, com as respectivas parcelas do capital garantido:

a) linhas construídas e em construção:		
Derribadinha a Itabira.....	263km,117	7.893.510\$000
Curralinho a Diamantina.....	147km,516	4.425.480\$000
Total.....	410km,633	12.318.990\$000
b) linhas a construir:		
Barra do rio Santo Antonio a Sant'Anna dos Ferros.....	126km,027	3.780.810\$000
Barra do rio Guanhães (Bandeirinha) a Serró Frio.....	105km,402	3.162.060\$000
Total.....	231km,429	6.942.870\$000

A estas parcelas se ha de juntar a quantia de 1.200.000\$, despendida nos estudos e trabalhos preparatorios da Estrada de Ferro de Pecanha ao Araxá, que ficaram completamente perdidos, tendo cabido, porém, o prejuizo, inteiro e unicamente ao Governo, que se obrigou, pela clausula 31 do decreto n. 4.337, de 1902, ao pagamento dos juros sobre a dita quantia de 1.200.000\$, considerada ouro na mensagem de 5 de dezembro de 1905 e decretos numeros 1.532 e 6.193, de 16 e 23 de outubro de 1906, relativos á abertura de creditos para pagamento de juros garantidos á companhia.

Tem-se, pois, que o capital garantido é formado das seguintes addições:

Linha de Victoria a Itabira.....	27.495.604\$235
Linhas a construir (grupo b do quadro supra).	6.942.870\$000
Linha de Curralinho a Diamantina.....	4.425.480\$000
Estudos e trabalhos preliminares da Estrada de Pecanha ao Araxá.....	1.200.000\$000
Total.....	40.063.951\$235

A companhia depositou até esta data 28.572.662\$564 para a linha de Victoria a Itabira e 4.500.000\$ para a linha de Curralinho a Diamantina. Reunida a estas a mencionada quantia de 1.200.000\$, ouro, obtem-se o capital de 34.272.662\$564, ouro, cujos juros de 6 % o Governo actualmente garante.

Teria, pois, a companhia, mantido o regimen de sua concessão, o direito de depositar ainda a quantia de 5.791.288\$671 para a conclusão de todas as obras das estradas.

Pela clausula 3^a do decreto n. 4.337, de 1 de fevereiro de 1902, a companhia ficou obrigada a construir annualmente 100 kilometros de linha, a partir do segundo anno do inicio dos trabalhos.

Hayendo ella deixado de dar cumprimento a essa obrigação, pedido prorogação de prazos, sob a allegação de difficuldades oppostas pelo actual momento financeiro e, por fim, proposto a revisão dos seus contractos, de accordo com a autorização constante do art. 8º, n. III, da lei n. 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, pareceu-me conveniente attendel-a. Em consequencia, tenho a honra de submeter á vossa approvação, as clausulas do respectivo contracto, assim de revisão como do consolidação dos anteriores. Entre ellas importa destacar, por serem basicas da revisão, cabivel nos termos da citada autorização legislativa:

A clausula 3ª, que fixa definitivamente em 34.272:662\$564, ouro, o capital sobre que recahe a responsabilidade do Governo pela garantia de juros, desistindo a companhia do direito a estes juros em relação a qualquer parcella do restante capital de réis 5.791:288\$671 acima referido sem se desobrigar, 'entretanto, da construcção das outras linhas de sua concessão e a restituir ao Governo, caso não construa, dentro do prazo fixado, o trecho de Cachoeira Escura a Itabira, a importancia dos juros que forem pagos pelo Governo sobre a quantia de 6.085:171\$329, ouro, a contar de 1 de janeiro do corrente anno, até a extincção do ultimo deposito do capital garantido sobre que substituir a alludida garantia.

Pela clausula 11 fica de nenhum effeito a isenção de direito de importação concedida pela clausula 2ª do contracto de 1902, passando a companhia a gosar, em compensação, da taxa de 12 % *ad-valorem*, para os materiaes destinados exclusivamente á construcção das linhas e aos melhoramentos da linha de Victoria a Itabira, discriminados nas alneas a, b e c, da clausula 9ª, o que foi estipulado em obediencia ao art. 3º da vigente lei da Receita, que revigorou o art. 8º, n. III, da lei n. 2.841, de 31 de dezembro de 1913;

A clausula 41, no seu paragrapho unico, põe fora de questão que, para as conversões das despezas papel em ouro e vice-versa, no periodo do novo contracto, vigorará a taxa cambial média do semestre em que taes despezas forem effectuadas, evitando-se, por esta forma, que daqui por diante, seja julgado licito computar em ouro, sem a alludida conversão, a importancia de obras avaliadas segundo preços de unidade que foram calculados em moeda corrente;

Em ordem a harmonizar as datas da extincção total da garantia de juros e aquella a contar da qual o Governo passa a ter o direito de resgatar as estradas, foi, pela clausula 50ª, prorogado para 1 de junho de 1944 o prazo estabelecido na clausula 29 do decreto n. 4.337, de 1902;

De accordo com o § 5º da clausula 1ª a companhia desiste de toda e qualquer reclamação ou indemnização que possam ser determinadas por actos ou factos do Governo, anteriores ao novo contracto;

Finalmente, a mesma clausula estabelece que o contracto só será exequivel depois de ordenado o seu registro no Tribunal de Contas.

Rio de Janeiro, 7 de junho de 1916. — A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.094 — DE 7 DE JUNHO DE 1916 (*)

Approva as clausulas para a revisão e consolidação dos contractos celebrados entre o Governo da União e a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, referentes a linhas de viação ferrea.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, tendo em consideração o que expoz o Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, e usando da autorização constante do art. 88, n. 3, da lei n. 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados, para a revisão e consolidação dos contractos celebrados entre a União e a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, referentes á viação ferrea, as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES,
A. Tavares de Lyra.

Clausulas a que se refere o decreto n. 12.094, desta data

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

I

O presente contracto tem por fim rever e consolidar os contractos referentes a linhas de viação ferrea que, de accôrdo com os decretos ns. 4.337, de 1 de fevereiro de 1902, 7.455 e 7.773, de 8 de julho e 30 de dezembro de 1909, e 10.986, de 8 de julho de 1914, foram celebrados entre o Governo da União e a Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas, passando a concessão das mesmas linhas a ser regulada unicamente por este contracto desde a data do seu registro no Tribunal de Contas, sem o qual não será exequivel.

§ 1º. Os casos omissos neste contracto serão regidos pela legislação civil e administrativa do Brasil, quer nas relações da companhia com o Governo, quer nas suas relações com particulares.

§ 2º. As duvidas e questões que se suscitarem entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia e applicação das clausulas deste contracto serão, na falta de accôrdo, definitivamente decididas, segundo as formas legais, por arbitros, um dos quaes nomeado pelo Governo, outro pela companhia, e um terceiro para desempatar, previamente escolhido pelos dous, ou por elles sorteado, na falta de accôrdo, entre dous outros nomes respectivamente indicados pelas partes. Fica, porém, entendido que os casos

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 19 de agosto de 1916, no livro n. 16 de contractos "Estradas de Ferro", pag. 92.

previstos ou resolvidos nas clausulas seguintes, como os de multa, rescisão e outros, de decisão soberana do Governo, estão excluidos do disposto neste parographo.

§ 3°. As duvidas ou questões que se suscitarem, estranhas á intelligencia das clausulas contractuaes, serão julgadas, de harmonia com a legislação brasileira, pelos tribunaes brasileiros.

§ 4°. A companhia, organizada de accordo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante e domicilio legal no Brasil; e o fóro para todas as questões judiciaes, em que a mesma seja autora ou ré, será o federal.

§ 5°. A companhia desiste de toda e qualquer reclamação ou indemnização que possam ser determinadas por actos ou factos do Governo anteriores ao presente contracto.

II

As linhas ferreas de concessão da companhia que são objecto do presente contracto comprehendem:

a) Linhas que tem garantias de juros:

Victoria a Itabira do Matto Dentro, em trafego actualmente até Cachoeira Escura, no kilometro 443.162;

Curralinho a Diamantina, em trafego, com a extensão de 147km.516.

b) linhas sem garantia de juros:

Barra do rio Santo Antonio a Diamantina, passando por Guanhães e Serro Frio;

Barra do rio Guanhães a Sant'Anna dos Ferros.

DAS ESTRADAS DE FERRO COM GARANTIA DE JUROS

III

A responsabilidade da União pela garantia de juros annuaes de 6 %, ouro, de que goza a companhia em virtude de seus contractos anteriores fica definitivamente fixada na quantia correspondente ao capital de 34.272.662\$564, ouro, que se compõe de 28.572.662\$564, depositados para a construcção da linha de Victoria a Itabira do Matto Dentro; 4.500.000\$, depositados para a de Curralinho a Diamantina, e 1.200.000\$, valor fixado dos estudos e trabalhos preparatorios realizados na estrada de ferro Peçanha ao Araxá.

IV

A garantia dos juros correspondentes ao capital fixado na clausula anterior, terminará, para cada deposito ou parcella do mesmo capital, nas datas constantes da terceira columna do seguinte quadro, e por esta fórma se extinguirá gradualmente a referida garantia:

LINHA DE VICTORIA A ITABIRA

<i>Datas dos depositos</i>	<i>Réis, ouro</i>	<i>Extinção da garantia</i>
4 de fevereiro de 1903...	1.949:999\$887	4 de fev. de 1933
5 de março de 1903.....	4.367:677\$119	5 de março de 1933
14 de maio de 1905.....	1.354:985\$558	14 de maio de 1935
18 de janeiro de 1906.....	3.000:000\$000	18 de jan. de 1936
5 de novembro de 1906...	6.000:000\$000	5 de nov. de 1936
18 de agosto de 1909.....	3.000:000\$000	18 de agosto de 1939
27 de outubro de 1910....	4.500:000\$000	27 de out. de 1940
5 de dezembro de 1910...	3.000:000\$000	5 de dez. de 1940
1 de junho de 1914.....	1.400:000\$000	1 de junho de 1944
	28.572:662\$564	

LINHA DE CURRALINHO A DIAMANTINA

<i>Datas dos depositos</i>	<i>Réis, ouro</i>	<i>Extinção da garantia</i>
3 de novembro de 1909.....	3.000:000\$000	3 de nov. de 1939
23 de abril de 1910.....	1.500:000\$000	23 de abril de 1940
	4.500:000\$000	

LINHA DE PEÇANHA A ARAXÁ

<i>Datas dos depositos</i>	<i>Réis, ouro</i>	<i>Extinção da garantia</i>
Valor dos estudos e trabalhos referidos na cláusula III.	1.200:000\$000	1 de fev. de 1932

V

A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno, continuando elles a ser pagos dentro do terceiro mez depois de findo o semestre, em presenca dos balanços de liquidação da receita e despeza do custeio das estradas, exhibidos pela companhia e devidamente examinados pelos agentes do Governo.

§ 1º. A companhia fica obrigada a prestar contas da receita e despeza das estradas em tráfego sujeitos a este regimen, em relação a cada semestre, dentro dos tres primeiros mezes do semestre seguinte, de conformidade com o estabelecido nas clausulas XL e seguintes deste contracto, mas a liquidação das contas será annual.

§ 2º. As contas serão tomadas discriminadamente para cada estrada; mas, em ordem a ser feita a liquidação annual da responsabilidade effectiva do Governo pela garantia de juros, comparar-se-hão os saldos totaes dellas com a importancia dos juros dos depositos ou parcelas de capital cujas garantias ainda não estiverem extinctas, na forma da clausula IV.

VI

Logo que os dividendos da companhia, calculados em relação a 14.000:000\$, ouro, que actualmente constituem o seu capital-acções, excederem a 8 %, sejam ou não distribuídos taes dividendos, o excedente da renda líquida das estradas será partilhado, por igual, entre a companhia e o Governo, até que este seja reembolsado da quantia total que houver pago a título da garantia de juros de que trata a clausula III.

VII

A companhia fica obrigada a concluir no prazo de cinco (5) annos a construção da linha até Itabira do Matto Dentro, com melhores condições technicas que as da parte já em trafego até Cachoeira Escura, devendo entregar ao trafego o minimo de trinta kilometros em cada um dos primeiros quatro annos.

Paragrapho unico. O prazo a que se refere esta clausula fica interrompido enquanto durar a actual crise financeira; cessada que seja esta, a juizo do Governo, este, com antecedencia nunca inferior a seis mezes, dará conhecimento á companhia do dia em que os ditos prazos começarão a correr.

VIII

A concessão caducará de pleno direito em relação aos trechos da linha de Cachoeira Escura a Itabira que, no fim do prazo fixado na clausula VII, se não acharem inteiramente construídos e entregues ao trafego publico.

§ 1º. A caducidade da concessão, nos termos da presente clausula, será declarada por acto do Governo, independentemente de interpellação ou acção judicial, e não abrangerá os trechos da mesma linha que se acharem construídos no fim do dito prazo conservando a companhia, pelo tempo da concessão, além dos trechos em trafego, a propriedade das obras executadas nos trechos não inaugurados, sendo, porém, facultado ao Governo desapropriar essas obras, quando o julgar conveniente.

§ 2º. Operada a caducidade, nos termos desta clausula, a companhia recolherá semestralmente ao Thesouro Nacional 25 % da receita bruta de todas as suas linhas em trafego que exceder da receita média kilometrica de 6:000\$ ouro, até completo reembolso das sommas despendidas pelo Governo desde o dia 1 de janeiro de 1916 até 1 de junho de 1944 (extinção da garantia de juros, clausula IV), com o pagamento dos juros do capital correspondente aos ditos trechos não construídos e entregues ao trafego publico, sem prejuizo do disposto na clausula VI deste contracto.

§ 3º. O capital referido no paragrapho anterior será igual á differença entre 6.085:171\$329, ouro, e a importancia, até o máximo de 37:000\$, ouro, por kilometro, do custo, devidamente verificado, dos trechos da linha de Cachoeira Escura a Itabira que tiverem sido inteiramente construídos e entregues ao trafego publico dentro do prazo marcado na clausula VII.

§ 4º. A conversão da renda bruta das estradas em mil réis, ouro, para os effeitos do § 2º desta clausula, será feita semes-

tralmente, nas respectivas tomadas de contas, ao cambio médio do semestre, certificado pela Camara Syndical dos Corretores do Rio de Janeiro.

§ 5º. No calculo da receita média kilometrica a que se refere o dito § 2º, o divisor será sempre a extensão média em trafego no respectivo semestre.

§ 6º. A Companhia ficará constituida em mora, *ipso jure*, e por isso obrigada ao pagamento de 9 % ao anno, si não recolher ao Thesouro Nacional, dentro de dez dias das respectivas tomadas de contas, as quotas mencionadas no § 2º desta clausula, que poderão ser descontadas da primeira prestação da garantia de juros que houver de ser paga á companhia.

MELHORAMENTO DA LINHA DE VICTORIA A ITABIRA E SUA ELECTRIFICAÇÃO

IX

A companhia se obriga:

a) a executar as modificações indispensaveis no traçado de sua estrada de Victoria a Itabira do Matto Dentro, assim na parte em trafego como na construida e a construir, de modo a melhorar as condições technicas para reduzir o custo do transporte ao maximo de oito (8) réis por tonelada-kilometro;

b) a estabelecer a tracção electrica em toda a dita linha;

c) a apparellhar a linha com todo o material rodante necessario para executar um transporte médio annual de tres milhões de toneladas.

§ 1º. Para a execução dos melhoramentos a que se referem as alíneas a, b e c desta clausula, fica marcado o prazo de tres annos, a contar do termo do que foi fixado na clausula VII para a conclusão da construcção da linha de Victoria a Itabira.

§ 2º. O producto do transporte de minerio de ferro será destinado a remunerar, até o limite do juro annual de 6 %, e amortizar, na razão de 1 % ao anno, o capital que, na forma deste contracto, for reconhecido pelo Governo como empregado nos melhoramentos do que trata esta clausula, levados a effeito com o fim de facilitar o mesmo transporte.

§ 3º. A importancia que restar do alludido producto, depois de deduzidas a remuneração e amortização referidas no paragrapho precedente, será incluída na renda geral da estrada de Victoria a Itabira, para os demais fins do contracto. Para estes fins, porém, desde que esteja amortizado todo o capital de que trata o mesmo paragrapho, o producto total do transporte do minerio será incluído na dita renda geral, sem nenhuma deducção.

DAS ESTRADAS SEM GARANTIA DE JUROS

X

A companhia obriga-se a construir e entregar ao trafego publico, independente de qualquer accrescimento de responsabilidade da

União (clausula III), as linhas referidas na alinea b da clausula II (Barra de Santo Antonio a Diamantina, passando por Guanhões e Serro Frio e Barra do Rio Guanhões a Sant'Anna dos Ferros), correndo exclusivamente, e sem excepção, por conta da companhia, os juros do capital, assim como todas as indemnizações e mais despezas exigidas pela dita construção.

§ 1º. Para a construção e abertura ao trafego publico da extensão total das linhas referidas nesta clausula, fica marcado o prazo de quinze (15) annos, a contar da terminação da actual crise financeira, a juizo do Governo.

§ 2º. Si, no prazo fixado no paragrapho anterior, não estiverem as ditas linhas construidas e entregues ao trafego publico, a concessão caducará de pleno direito em relação ás extensões das mesmas linhas ainda não entregues ao trafego publico; sendo applicado aos trechos concluidos e não inaugurados o que dispõe o § 1º da clausula VIII, de accôrdo com o qual se fará tambem a declaração da caducidade.

DISPOSIÇÕES COMMUNS A TODAS AS ESTRADAS

XI

A companhia goza, em relação a todas as estradas de sua concessão enumeradas na clausula II do presente contracto, dos seguintes favores:

1º, privilegio para a construção, uso e gozo das referidas estradas pelo prazo de sessenta (60) annos, a contar de 1 de fevreiro de 1902;

2º, direito de desapropriar, na forma da legislação em vigor, os terrenos, predios e bemfeitorias, do dominio particular, que forem precisos para o leito das estradas, estações, armazens e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos;

3º, a cessão gratuita, de conformidade com o decreto numero 1.882, de 28 de novembro de 1890, dos terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, resalvadas as indemnizações que forem de direito, em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado do eixo das linhas de que se trata, contanto que a área total de taes terrenos não exceda a que corresponder á media de 10 kilometros para cada lado da extensão das referidas linhas.

§ 1º. A companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de cincoenta (50) annos, a contar de 28 de novembro de 1890, sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo.

§ 2º. A companhia se obriga a delimitar dentro do prazo de cinco (5) annos, marcado na clausula VII, para concluir a construção da linha de Victoria a Itabira, os terrenos que deverá utilizar, de accôrdo com esta clausula e o paragrapho anterior, sob pena de perder o direito á preferencia para os que pretender utilizar, depois de decorrido o referido prazo de cinco (5) annos.

4º. Em compensação da isenção de direitos aduaneiros concedida pela clausula II, n. 3, do contracto de 1 de fevreiro de

1902 e que fica de nenhum efeito, a contar da vigencia do presente contracto, a companhia pagará a taxa de 12 % *ad-valorem* sobre todos os materiaes que importar para serem applicados na construcção de suas linhas e execução dos melhoramentos referidos nas alíneas *a, b e c* da clausula IX.

Paragraphe unico. Cessará a favor desde que se prove que a companhia alienou por qualquer titulo sem que precedesse licença do Ministro da Viação e Obras Publicas e pagamento dos respectivos direitos, objectos importados com a concessão da referida taxa de 12 %. E, além disso, a companhia fica sujeita a recolher aos cofres publicos a importancia dos direitos sobre os objectos e as multas comminadas nos regulamentos fiscaes.

5º. Preferencia, em igualdade de condições, para lavra de minas nos terrenos de dominio da União, situados na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas que o Governo julgar conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a companhia.

DA ZONA PRIVILEGIADA

XII

Até 1 de fevereiro de 1962, o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de vinte kilometros para cada lado do eixo das estradas e na mesma direcção destas.

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

XIII

O Governo poderá fazer, depois de ouvida a companhia, concessão de ramacs para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

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

DA CONSTRUÇÃO DAS ESTRADAS E DO SEU APPARELIAMENTO

XIV

Os trabalhos de construcção só poderão ser encetados com prévia autorização do Governo; devendo, para isso, ser submettidos á sua approvação os respectivos projectos, organizados em triplicata.

Paragraphe unico. Um dos exemplares dos projectos será devolvido á companhia, rubricado pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

XV

Os projectos a que se refere a clausula antecedente, constituirão os estudos definitivos, e deverão ser apresentados ao Governo em secções nunca menores de 100 kilometros, estendendo-se de estação a estação projectada, ou de um ponto obrigado a outro, salvo si este fôr o terminal de qualquer das linhas ou ramaes concedidos, podendo, entretanto, o Governo permittir que seja reduzida, em certos casos, a extensão daquellas secções.

XVI

Os estudos definitivos de cada secção constarão dos documentos seguintes:

1º, planta geral da linha e um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem. O traçado será indicado por uma linha vermelha, e continua sobre a planta geral, na escala de 1:4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nivel equidistantes de tres metros; e, bem assim, em uma zona de oitenta metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos e, sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas, contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos e, bem assim, a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas. O perfil longitudinal será na escala de 1:400 para as alturas e de 1:4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos córtes e aterros; indicará, por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

I, as distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

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

III, a extensão dos alinhamentos rectos, o desenvolvimento e raio das curvas;

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

2º perfis transversaes na escala de 1:200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras;

3º, projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados;

Estes projectos compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinaes na escala de 1:200;

4º, plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio de desapropriação;

5.º relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construcção e quantidades de obras;

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

7.º tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimento, raios das curvas, e inclinações e extensão das declividades;

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

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

10.º orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, será dividido nas seguintes classes:

I, estudos definitivos e locação da linha;

II, movimento de terras;

III, obras de arte correntes;

IV, obras de arte especiaes;

V, superstructuras das pontes;

VI, via permanente;

VII, estações e edificios, orçado cada um separadamente, com os accessorios necesarios, officinas e abrigos de machina e de carros;

VIII, material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;

IX, telegrapho electrico;

X, administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção;

XI, relatório geral e memoria descriptiva, não somente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada, sendo nelles expostos, com a possivel exactidão;

a) a estatística da população e da producção;

b) o trafego provavel da estrada;

c) o estado e a fertilidade dos terrenos atravessados e sua aptidão para as diversas culturas;

d) as riquezas florestaes e mineracs;

e) os terrenos devolutos;

f) a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes;

g) os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir;

h) os pontos mais convenientes para estações.

Parapho unico. Além dos planos e mais desenhos de caracter geral, a que se refere esta clausula, a companhia submitterá á approvação da fiscalização, trinta dias antes do inicio dos res-

pectivos trabalhos, os de detalhes necessários á construcção dos edificios e obras de arte da estrada, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boceiros e tunneis, considerando-se approvados, por omissão, si, passado, aquelle prazo, a companhia não tiver solução da fiscalização e sendo a companhia obrigada a executar quaesquer modificações que ella tenha exigido, sob pena de não ser levada á conta do seu capital a importancia das obras executadas sem as ditas modificações.

XVII

A estrada será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares necessários para o desenvolvimento dos trens.

§ 1°. A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro, augmentada da sobrelargura nas curvas e da folga necessaria para o perfeito rolamento dos vehiculos.

§ 2°. As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

§ 3°. As valetas longitudinaes terão as dimensões e declives necessários para dar prompto escoamento ás aguas;

§ 4°. A inclinação dos taludes dos cortes e aterros será fixada em vista da altura deses e da natureza do terreno.

XVIII

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma dellas, uniformizar as condições technicas, de modo a effectuar-se o melhor aproveitamento da força dos motores.

§ 1°. Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel, sendo o raio minimo de 100 metros, quando fôr indispensavel para evitar obras de custo excepcional.

§ 2°. As curvas dirigidas em sentido contrario deverão ser separadas por uma tangente de 20 metros pelo menos.

§ 3°. A declividade maxima será de 2,5 %, limite que só será attingido em casos excepcionaes, de modo, porém, que nunca seja excedido este valor de 2,5 % na rampa ficticia obtida pela combinação da declividade e da curvatura.

§ 4°. Nos tunneis e nas curvas de pequeno raio se evitará o mais possivel o emprego de fortes declividades.

§ 5°. Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequeno raio ou as fortes declividades.

§ 6°. As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes. Toda rampa seguida de contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos.

§ 7°. As paradas e estações serão situadas sobre porção de linha em recta e de nivel.

XIX

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessários para que a estrada não crie obstáculo algum ao escoamento das águas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes só receba as modificações indispensáveis, previamente autorizadas pelo Governo.

§ 1º. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos públicos poderão ser superiores, inferiores ou, quando absolutamente não se possam fazer por outro modo, de nível, construindo porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessários, e ficando também a seu cargo as despesas com os sinais e guardas que forem precisos para as cancellas, durante o dia e a noite. Terá, neste caso, a companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos públicos com o fim de diminuir o seu numero, precedendo licença do Governo, e, quando for de direito, do município, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 2º. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinaria, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar interior.

§ 3º. Nos cruzamentos de nível haverá cancellas ou barreiras para vedarem, durante a passagem dos trens, a circulação da via ordinaria, si esta fór nas proximidades das povoações, ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, que poderá também exigir uma casa de guarda, sempre que o julgar necessario; e os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nível da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçarem a circulação de qualquer vehiculos.

§ 4º. O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45º.

§ 5º. A companhia executará igualmente as obras necessarias á passagem das águas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, las obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

§ 6º. A estrada não poderá impedir ou embaraçar a navegação dos rios ou canaes, devendo, por isso, as pontes ou viaductos ter a devida capacidade.

XX

Nos tunnels, assim como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervalo livre, nunca menor de um metro e 50 centímetros, de cada lado dos trilhos, e no interior dos tunnels, nichos de abrigo, de distancia em distancia.

Parapho unico. As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tunnels serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura, e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

XXI

A estrada de ferro empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras e seguirá sempre as prescripções da arte de modo a obter construcções perfeitamente solidas.

§ 1º. O systema e as dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da respectiva execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, por accordo entre a companhia e o Governo, sendo a estrada obrigada a ministrar osapparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento das estacas de ensaio, etc.

§ 2º. Na superstructura das pontes, as vigas de madeiras só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas logo que o Governo o exija; e o emprego de ferro fundido em esforço de tracção não será tolerado.

§ 3º. Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversas velocidades, e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomobivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias, quando possivel carregados, correndo todas as despesas por conta da companhia.

§ 4º. Si, durante a execução, ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, poderá o Governo exigir da companhia a sua demolição ou reconstrucção, total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma.

XXII

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

§ 1º. As estações conterão: sala de espera, bilheteria, accomodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógio, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

§ 2º. Os edificios das estações e paradas terão dimensões correspondentes á sua importancia, mobiliias apropriadas, e, do lado da linha, uma plataforma coberta, para embarque e desembarque de passageiros.

§ 3º. O Governo poderá exigir que a companhia faça, nas estações e paradas, os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, do commercio e industria.

XXIII

O Governo reserva-se o direito de fazer executar, pela companhia ou por conta della, durante o prazo da concessão, as alterações e obras novas, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XXIV

Um anno depois de concluida a construcção de cada estrada, a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de toda essa estrada, bem como uma relação dos edificios e obras de arte e um quadro demonstrativo do custo da mesma; e, bem assim, de toda e qualquer alteração ou acquisição ulterior, á medida que forem sendo feitas.

XXV

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (*tenders*), carros de 1.^a e 2.^a classes para passageiros, carros especiais para serviço do Correio, vagões de mercaderia, inclusive os de gado, lastro, freio, e finalmente, de carros para a condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approvedo.

§ 1.^o Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que houver o progresso introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro, e segundo o typo que fôr adoptado, de accordo com o Governo, podendo este prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

§ 2.^o A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada e que, a juizo do Governo, deva ser aberta ao transitto publico. Si, nestas secções o trafego exigir, a juizo do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões do que proporcionalmente lhes cabiam, a companhia será obrigada, dentro de seis mezes, depois de reconhecida aquella necessidade, por parte do Governo, e della sciente, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material exigido pelo Governo.

§ 3.^o A companhia incorrerá na multa de 2:000\$ a 5:000\$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe forem concedidos para o augmento do trem rodante referido no paragrapho precedente; e si, passados mais seis mezes, o dito augmento não tiver sido feito, o Governo fornecerá aquelle material por conta da companhia, podendo descontar o seu custo, das prestações de garantia de juros.

XXVI

A companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção de estrada, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão das estradas, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparatus electricos pertencentes ao Governo.

DA CONSERVAÇÃO DAS ESTRADAS E SEU MATERIAL RODANTE

XXVII

A companhia é obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado de poderem perfeitamente preencher o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas

dependências, como o material rodante, correndo exclusivamente, e sem excepção, por conta della, todas as indemnizações e despesas motivadas pela referida conservação.

§ 1º. Verificada a inobservancia desta clausula, a fiscalização marcará prazos razoaveis para a execução dos serviços necessarios em ordem a assegurar a boa conservação das estradas e a regularidade do trafego; e, si a companhia deixar de executar os referidos serviços dentro dos respectivos prazos, incorrerá em multa sendo-lhe marcados novos prazos pela fiscalização.

§ 2º. Decorridos os novos prazos, de que trata o paragrapho precedente, si a companhia continuar em falta, poderá o Governo impôr nova multa até 10:000\$, decretar a suspensão da concessão ou executar os ditos serviços por conta da companhia, deduzindo o respectiva custo dos primeiros juros garantidos que houver de pagar. Na falta de garantia de juros, a renda bruta das estradas responderá por este custo.

DO TRAFEGO DAS ESTRADAS

XXVIII

A companhia será obrigada a transportar constantemente em suas estradas, com cuidado, exactidão e presteza, os passageiros e suas bagagens, mercadorias, animaes e valores, que para esse fim lhe forem entregues, mediante os preços e condições fixados nas respectivas tarifas e regulamento dos transportes que, propostas pela companhia, forem approvadas pelo Governo, ressalvado o disposto no § 5º da clausula seguinte, correndo por conta della, exclusivamente, e sem excepção, todas as despesas e indemnizações motivadas pelo trafego das mesmas estradas.

XXIX

Todo o systema ferro-viario da companhia ficará sujeito ao mesmo regimen de tarifas, que serão differenciaes para todos os transportes, revistas de tres em tres annos, pelo menos, e cujos preços não poderão exceder os que, ao tempo da revisão, corresponderem aos transportes pelos meios ordinarios.

§ 1º. Logo que a renda liquida das estradas, em dous annos consecutivos, exceder a 12 % do capital reconhecido (cl. XLII), o Governo terá o direito de exigir que sejam reduzidas as tarifas de transporte, devendo a redução effectuar-se principalmente por meio de tarifas differenciaes para os grandes percursos e para os generos destinados á lavoura e á exportação.

§ 2º. Além das tarifas geraes de que trata esta clausula, poderá a companhia adoptar, com prévia approvação do Governo, tarifas especiaes e a preço fixo.

§ 3º. A companhia fica obrigada, uma vez executados na linha de Victoria a Habira os melhoramentos de que trata a clausula IX, a adoptar para o transporte de minérios, de carvão e outras mercadorias, cuja importação ou exportação o Governo julgue conveniente desenvolver, uma tarifa não excedente do custo do transporte estipulado na alinea a da mesma clausula.

§ 4º. As tarifas approvadas serão affixadas, ou postas á disposição do publico, devidamente impressas, em todas as estações, devendo entrar em vigor dentro dos sessenta dias seguintes á publicação official da sua approvação, sendo o primeiro dia da sua execução annunciado com oito dias, pelo menos, de antecedencia, por meio de avisos expostos nas estações e publicados em jornaes de grande circulação nas regiões servidas pelas estradas.

§ 5º. Desde que, chegada a época de revisão das tarifas, não haja a companhia tomado a iniciativa da proposta, poderá o Governo exigil-a, marcando prazo para a sua apresentação; e, si, dentro deste prazo, não houver a companhia submettido o projecto de revisão, o Governo terá o direito de mandar applicar provisoriamente as tarifas que julgar convenientes até que comecem a vigorar, na forma do paragraho anterior, as que forem estabelecidas por accôrdo com a companhia.

XXX

A estrada poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas, mas de modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja.

§ 1º. Esta baixa de preços se fará effectiva, com prévio consentimento do Governo, sendo o publico avisado pela fórma prescripta no § 4º da clausula XXIX.

§ 2º. A proposta da companhia sobre a redução dos preços considerar-se-ha approvada por ommissão, si o Governo deixar de pronunciar-se a seu respeito dentro dos 90 dias seguintes á entrega da respectiva petição á fiscalização.

§ 3º. Si a estrada rebaixar os preços das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, poderá o Governo tornar a mesma redução extensiva a todos os transportes pertencentes á mesma classe da tarifa.

§ 4º. Os preços assim reduzidos não tornarão em caso algum a ser elevados, sem autorização expressa do Governo, avisando-se o publico pela fórma estabelecida no § 4º da clausula XXIX.

XXXI

A companhia obriga-se a transportar em suas estradas:

§ 1º. Gratuitamente:

a) os colonos e immigrants, suas bagagens e ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios, em seu primeiro estabelecimento e mediante requisição da competente autoridade; os animaes reproductores de racas finas importados pelo Governo Federal ou Estadual e os objectos destinados a exposições officiaes;

b) as sementes e as plantas enviadas pelo Governo ou pelos Presidentes dos Estados, para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores;

c) as malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o

respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Federal ou Estadual; sendo os transportes do serviço postal effectuados em carros, ou compartimentos, especialmente adaptados para este fim, quando o Governo julgar necessario.

§ 2º. Com o abatimento de 50 % sobre os preços da tarifa geral:

a) as autoridades e escoltas policiaes e respectiva bagagem, quando forem em diligencia;

b) munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito, Guarda Nacional ou da Policia, com os seus officiaes e respectivas bagagens, quando mandados, a serviço do Governo, a qualquer parte da linha, por ordem do mesmo Governo ou dos Presidentes dos Estados ou de quaesquer outras autoridades para esse fim devidamente autorizadas;

c) todos os generos de qualquer natureza enviados pelo Governo Federal ou Estadual para attender aos soccorros publicos exigidos por secca, inundação, peste, guerra ou qualquer outra calamidade publica.

§ 3º. Com o abatimento de 15 % sobre a mencionada tarifa:

a) todos os passageiros e cargas dos Governo Federal e esta-does, não especificados anteriormente;

b) os materiaes destinados a obras, feitas por administração, dos municipios servidos pelas estradas;

c) os materiaes que se destinarem á construcção e custeio das linhas de simples concessão (cl. II, alinea b).

§ 4º. A companhia poderá conceder, a juizo da sua administração, transporte gratuito ou a preço reduzido ao pessoal das estradas e suas familias, bem como aos indigentes, e em outros casos estabelecidos no regulamento respectivo approved pelo Governo.

XXXII

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Paragrapho unico. O Governo, si assim o preferir, poderá occupar, temporariamente, na sua totalidade ou em parte, as estradas de ferro, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação, ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou a média da renda liquida dos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

XXXIII

Dependerão de approvação do Governo os horarios dos trens de passageiros e mixtos, cujo vigencia será annunciada com oito dias de antecedencia.

XXXIV

O trafego não poderá ser interrompido, total ou parcialmente, salvo caso de força maior, a juízo do Governo; e si fôr por mais de quinze (15) dias consecutivos, por motivo não justificado, a juízo do Governo, poderá este, pelo tempo excedente, impôr á companhia uma multa por dia de interrupção igual a trinta por cento (30 %) da renda bruta que tiver sido verificada na mesma data do anno anterior na estrada ou trecho desta de trafego interrompido, e restabelecer esta por conta da companhia, occupando, para este fim, a mesma estrada, na sua totalidade ou em parte.

XXXV

Salvo autorização especial do Governo, concedida sempre a titulo provisório, não poderá a companhia empregar lenha como combustível nas estradas.

XXXVI

Não poderá a companhia, por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer commercio na zonas das estradas; sendo esta prohibição extensiva a todos os seus directores, empreiteiros, tarefeiros e empregados de qualquer denominação ou categoria.

DO TRAFEGO MUTUO

XXXVII

Não poderá a companhia, quando o Governo julgar conveniente recusar-se a estabelecer:

- a) trafego e percurso mutuos e tarifas differenciaes reciprocas com as empresas de viação ferrea a que fôra applicavel;
- b) trafego mutuo com as empresas de navegação e o Telegrapho Nacional.

§ 1º. A companhia sujeitará á approvação do Governo os accórdos para este fim realizados com as empresas interessadas.

§ 2º. A companhia obriga-se a aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das suas estradas de ferro e das que pertencerem a outra empresa; ficando entendido que qualquer accôrdo, entre ellas ajustado, não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e á modificação destas, si as considerar offensivas ao interesse publico.

DA FISCALIZAÇÃO DO GOVERNO

XXXVIII

A fiscalização das estradas e dos serviços será feita pelo Governo, por intermedio dos competentes funcionarios, de conformidade com a respectiva legislação.

§ 1º. O Governo poderá, a todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construção, afim de verificar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

§ 2º. Os engenheiros fiscaes terão nas estradas os meios de transporte de que houverem mister para o bom exercicio da fiscalização.

§ 3º. A companhia concorrerá annualmente para as despesas da fiscalização de todas as estradas referidas na clausula 2ª, alíneas a e b, deste contracto, com a quantia de 27:000\$, que sera recolhida ao Thesouro Nacional em prestações semestraes adiantadas até o dia 30 do primeiro mez do semestre a que correspondem, respectivamente, sob pena de ficar a companhia constituída em mora *ipso jure* e, como tal, obrigada aos juros de 9 % ao anno; cabendo ao Governo o direito de, vencido o semestre e não estando satisfeita a respectiva quota, descontal-a, com os seus juros de mora da primeira prestação de garantia de juros que houver de ser paga á companhia e, na falta desta prestação, cobrar executivamente a referida quota e seus juros.

XXXIX

A companhia fica obrigada a cumprir as disposições vigentes do regulamento de 26 de abril de 1857, e bem assim, quaesquer outras da mesma natureza, que foram ou vierem a ser decretadas para a segurança e policia das estradas de ferro e prophylaxia nos transportes de animaes, uma vez que as referidas disposições não sejam contrarias ás clausulas do presente contracto.

Paragrapho unico. A companhia obriga-se igualmente:

a) exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros e documentos, assim da receita e despeza de custeio das estradas e seu movimento, como das despesas a serem levadas á conta de capital das mesmas estradas;

b) a entregar, até o ultimo dia do segundo mez de cada semestre, á fiscalização do Governo, um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos de construção e da estatística do trafego no semestre anterior, abrangendo as despesas de custeio, convenientemente especificados e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que houver transportado, com declaração das distancias médias por ellas percorridas e, bem assim, da receita de cada uma das estações e das estatísticas de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelo para as informações que a companhia ha de apresentar-lhe regularmente;

c) a prestar todos os mais esclarecimentos e informações que, em relação ao trafego da mesma estrada, lhe forem reclamados pela fiscalização do Governo, ou quaesquer outros agentes deste, devidamente autorizados.

DAS TOMADAS DE CONTAS

XL

As tomadas de contas, para os fins do presente contracto, serão feitas semestralmente, pela forma estabelecida nas leis ou instrucções geraes do governo.

XLI

Para os trabalhos de construcção vigorará a tabella de preços de unidades, approvada pelo Governo; e para o material importado, ou adquirido no paiz, quer para a construcção, quer para a conservação, melhoramento e trafego das estradas, vigorará o preço das respectivas facturas.

Paragrapho unico. Nas conversões do ouro em papel e vice-versa será adoptado o cambio estabelecido no § 4º da clausula VIII, desde que o presente contracto entre em vigor; ficando, porém, declarado que, em relação ao periodo anterior áquella data, prevalece o cambio de 27 d. por mil réis, estabelecido na clausula 56 do decreto n. 4.337 de 1 de fevereiro de 1902, para as operações a que a mesma se refere.

XLII

O capital reconhecido das estradas, para os effeitos deste contracto, será constituído pela somma de todas as despezas que, devidamente verificadas e approvadas pelo Governo, nos termos deste contracto, foram ou vierem a ser pela companhia realizadas com a construcção das estradas, aquisição do respectivo material fixo, rodante e outros, linhas, telegraphicas, compra de terrenos, indemnizações de hemifeitorias, e bem assim quaesquer outras feitas antes e depois de começados os trabalhos de construcção das mesmas estradas até a sua conclusão e acceitação definitiva e entrega ao transitto publico.

Paragrapho unico. Identicamente será fixado o capital a ser reconhecido pelo Governo como empregado nos melhoramentos da linha de Victoria a Itabira, aos quaes se referem as alineas a, b e c da clausula IX.

XLIII

Constituem despezas de custeio das estradas todas as que se fizerem com o trafego, reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e mais dependencias e bem assim com o leito e obras de arte, e com as obras novas executadas e material rodante e de tracção adquirido com prévia autorização do Governo.

§ Continuam em vigor os quadros dos empregados da companhia e as tabellas dos respectivos vencimentos, approvados pelo Governo; devendo, porém, a companhia submeter á approvação deste, novos quadros, especificando o pessoal privativo de cada estrada e o commum a duas ou mais; dependendo, igualmente, de autorização do Governo, qualquer alteração posterior.

§ 2º. Antes do começo do trafego de qualquer trecho, a companhia submeterá os quadros de seus empregados e a tabella dos respectivos vencimentos á approvaçãõ do Governo, de cuja autorizaçãõ dependerá igualmente qualquer modificaçãõ.

§ 3º. Será considerada como *receita* ou *renda* bruta da estrada, a somma de todas as rendas ordinarias, exiraordinarias e eventuaes, arrecadadas pela companhia e como *saldo* ou *renda liquida* a differença entre a renda bruta e a somma das despezas de custeio.

§ 4º. A receita será demonstrada com os bilhetes de passagem, guias e recibos de fretes e, em geral, de quaesquer rendas ordinarias, extraordinarias ou eventuaes. Fica bem entendido que, para os effeitos do ajuste de contas, considerar-se-hão arrecadadas ou recebidas as rendas desde que houverem sido emitidos os bilhetes ou despachadas as cargas consignadas nas vias.

§ 5º. A companhia é obrigada a ter pago em épocas regulares os operarios, assim de suas empreitadas como dos differentes serviços das linhas em trafego.

XLIV

As estradas em trafego, sujeitas ao regimen da garantia de juros, serão consideradas uma só para o effeito da tomada de contas, discriminando-se, porém, nas respectivas actas, o balanço de cada linha, para os fins estatísticos e outros de simples caracter administrativo; e constituindo as restantes estradas de concessão, á medida que forem sendo entregues ao transito publico, um grupo distincto para o mesmo effeito. Para os effeitos do trafego e da administração, porém, todas as estradas referidas constituirão uma unica rede.

XLV

A receita proveniente dos transportes realizados por mais de uma estrada será discriminada em proporção das distancias percorridas em cada uma dellas; e as despezas communs a mais de um grupo, incluidos os vencimentos do pessoal commum referido no § 1º da clausula XLIII, segundo as regras approvadas pelo Governo.

PENALIDADES

XLVI

Além dos casos de caducidade previstos nas clausulas anteriores, fica a companhia sujeita á mesma pena, que será applicada segundo a fórma prescripta nas referidas clausulas:

1º; quando, depois de encetada a contrucção das obras, se verifique a completa falta de operarios na execuçãõ dellas ou o emprego dos mesmos em numero tão insufficiente, a julzo do Governo, que demonstre por parte da companhia desidia ou proposito de não continuar as ditas obras;

2º; no caso de multas repetidas pelo não cumprimento da mesma ou de differentes obrigações.

XLVII

Pela inobservancia de qualquer das clausulas precedentes para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200\$000 até 10:000\$00 e o dobro nas reincidencias.

XLVIII

A importancia da garantia de juros ou, na falta della, a renda bruta das estradas, responde pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas neste contracto, bem assim pelas despesas que, de accôrdo com o mesmo, forem feitas pelo Governo por conta da companhia.

Paragrapho unico. No caso de cobrança sobre a renda bruta, será ella feita exclusivamente.

DA ALIENAÇÃO, RESGATE E REVERSÃO DAS ESTRADAS

XLIX

A companhia não poderá alienar as estradas, ou parte dellas, sem prévia autorização do Governo.

I.

O Governo terá o direito de resgatar as estradas de que trata este contracto, posteriormente ao dia 1 de junho de 1944, sendo o respectivo preço determinando, na falta de accôrdo, pelo termo médio da renda líquida do ultimo quinquennio, e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que ao tempo se acharem; não podendo, todavia, o dito preço ser inferior ao capital garantido, nos termos da clausula III, si o resgate se effectuar antes de 1 de fevereiro de 1962.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio, em 1 de fevereiro de 1962, o Governo só pagará á companhia o valor das obras e material no estado em que se acharem contanto que a somma que tiver de despende não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção das estradas (cl. XLII).

§ 1º. A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica.

§ 2º. A presente clausula só é applicavel nos casos ordinarios, não abrógando o direito de desapropriação por utilidade publica, que tem o governo.

LI

As estradas de ferro, comprehendendo as estações, officinas, depósitos e mais edificios, dependencias e bemfeitorias e todo o material fixo e rodante, bem como o material em serviço do almoxarifado, preciso para os diferentes misteres do trafego e correspondente ás necessidades de um trimestre, revertirão para o dominio da União, sem indemnização alguma, findo o prazo de noventa (90) annos contados de 30 de dezembro de 1909.

§ 1º. Na época fixada para a reversão, as estradas de ferro e suas dependências deverão achar-se em bom estado de conservação.

§ 2º. Si a conservação fôr descuidada no ultimo quinquennio da concessão, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregar-a naquelle serviço.

LII

Fica entendido que, nos casos de resgate ou encampação das estradas pela União, será levado em conta o tempo já decorrido do prazo de noventa (90) annos, marcado na clausula LI, para a respectiva reversão; de modo que a indemnização devida á companhia corresponda precisamente ao periodo que restar para perfazer os noventa (90) annos estipulados na mesma clausula.

DA CONSTRUCCÃO DE UM ESTABELECIMENTO METALLURGICO

LIII

E' concedido á companhia o direito de construir á sua custa, dentro do prazo fixado na clausula IX, § 2º, e a custear no ponto á margem da estrada que fôr julgado mais conveniente, de accordo com o Governo, um estabelecimento metallurgico, de installação aperfeiçoada capaz de produzir, utilizando o minerio do paiz, uma média mensal de 1.000 toneladas de productos brutos de ferro, no minimo.

§ 1º. O custo deste estabelecimento não será incluído, para qualquer effeito, no capital de que tratam as clausulas precedentes.

§ 2º. A concessão de que trata esta clausula caducará de pleno direito si, dentro do prazo nella estipulado, não estiver construído o dito estabelecimento.

Rio de Janeiro, 7 de junho de 1916. — A. *Tavares de Lyra*.

AVISO N. 132 — DE 8 DE JUNHO DE 1916

Resolve sobre o andamento de processos de concessão de direitos aduaneiros ás companhias e empresas, na conformidade do que foi autorizado para a Companhia de Viação e Construções.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 132 — Rio de Janeiro, 8 de junho de 1916.

Resolvendo a consulta constante de vosso officio n. 455/Z, de 26 de maio proximo findo, declaro-vos, para os devidos fins, que a medida autorizada no aviso deste Ministerio n. 122, de 20 do mesmo mez, em relação ao andamento dos processos de concessão de direitos aduaneiros de materiaes a importar pela Companhia de

Viação e Construções, pode ser applicada ás demais companhias ou empresas que, em virtude dos seus contractos, gosam do mesmo favor de isenção de direitos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 134 — DE 8 DE JUNHO DE 1916

Autoriza a prolongar os desvios da estação de Bariguy, da Estrada de Ferro do Paraná.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 134 — Rio de Janeiro, 8 de junho de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, e de accôrdo com a informação que prestastes em officio n. 338|S. de 25 de maio ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica a referida companhia autorizada a prolongar os desvios da estação de Bariguy, da Estrada de Ferro do Paraná, de accôrdo com o projecto e o orçamento, na importancia de réis 9:323\$895, que com este baixam, devidamente rubricados, e cujas segunda e terceira vias junto vos são devolvidas.

A despeza, que fôr effectivamente apurada até áquella importancia será levada á conta de capital da mesma estrada, de accôrdo com a clausula 78, § 1º, letra c do contracto de consolidação celebrado em virtude do decreto n. 11.905, de 19 de janeiro do corrente anno, sendo escripturada na verba de £ 2.500.000 de que trata o § 5º da clausula 67 do mesmo contracto.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 135 — DE 9 DE JUNHO DE 1916

Autoriza a substituir os trilhos, do trecho de Curitiba a Serrinha, na E. F. do Paraná.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 135 — Rio de Janeiro, 9 de junho de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, arrendataria da Estrada de Ferro do Paraná, de de accôrdo com a informação constante de vosso officio n. 340|S. de 26 de maio ultimo, resolvo autorizar a dita Companhia a substituir os trilhos do trecho de Curitiba a Serrinha, da linha de Curitiba a Ponta Grossa, por

outros do peso de 37kg,200 por metro corrente, sem prejuizo das modificações approvadas pelo decreto n. 10.193, de 23 de abril de 1913, que serão executadas posteriormente devendo a despeza (computada pelo seu custo real devidamente verificado) com a referida substituição ser levada á conta do capital de £ 2.500.000, a que se refere o § 5º da clausula 67 do contracto de consolidação de 24 de janeiro ultimo; na forma prescripta pela letra c do § 1º da clausula 78, devendo a Companhia fazer o empilhamento regular dos trilhos retirados, aos quaes o Governo, a quem pertencem, dará o destino que julgar conveniente, conforme o § 6º da citada clausula 67.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 136 — DE 9 DE JUNHO DE 1916

Intima a Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rêde Sul-Mineira) a prestar informações sobre uma escriptura pela qual hypotheca linhas que têm de reverter á União.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 136 — Rio de Janeiro, 9 de junho de 1916.

Tendo presente o vosso officio n. 75|S, de 2 de fevereiro do corrente anno, informando sobre o emprestimo de 50.000.000 de francos contrahidos pela Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rêde Sul-Mineira), por intermedio de Perier & C., de Paris, em 25 de abril de 1910, com pacto de hypotheca em favor da *Société Civile des Porteurs* de cent mille obligations cinq pour cent, hypothéque de premier rang de la *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux Brésiliens, Réseau Sul de Minas*, o qual foi ratificado pela escriptura publica de 11 de março de 1911 passado pelo Tabelião Fonseca Hermes e da qual consta que a dita Companhia deu hypotheca, como bens de sua exclusiva propriedade, linhas em cujo resultado da exploração o Governo Federal participa e que ao mesmo reverterão em certo prazo, e considerando que a escriptura de ratificação do compromisso assumido em Paris, por acto de 25 de abril de 1910, não autoriza a conhecer completamente da questão, porque, como nessa mesma escriptura se lê, apenas nella foram mencionadas as clausulas necessarias para a respectiva inscripção hypothecaria, e não reproduz, como devia, os termos do instrumento que ella ratifica; e considerando ainda que as informações a respeito prestadas pela Companhia no officio n. 7|658, de 23 de fevereiro do corrente, que veio annexo ao vosso mencionado officio, não satisfazem, declaro-vos, para os devidos effeitos, ficaes autorizado a intimar á Companhia:

1º, que preste informação mais completa sobre o assumpto;

2º, que remetta cópia integral do alludido contracto celebrado em Paris em 25 de abril de 1910.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 137 — DE 13 DE JUNHO DE 1916

Approva as bases de tarifas para os bilhetes especiaes dos trens de luxo da linha de Rio Claro a S. Carlos (Companhia Paulista de E. de Ferro).

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 137 — Rio de Janeiro, 13 de junho de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo ao que requereu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e de accôrdo com as informações constantes de vosso officio n. 362/S, de 7 do corrente mez, resolvo approvar as seguintes bases para os preços dos bilhetes especiaes que dão direito a viagem nos carros de luxo que correrão na linha de 1m,60 entre Rio Claro e S. Carlos, de que é concessionaria a referida companhia.

De 0 a 50 kilometros.....	\$025
De 51 a 100 kilometros.....	\$018
De 101 a 150 kilometros.....	\$013
De 151 em diante.....	\$010

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO LEGISLATIVO N. 3.129 — DE 14 DE JUNHO DE 1916

Autoriza o Poder Executivo a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, o credito de 16.341:966\$500, suplementar á verba 6ª, artigo 2º, da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a resolução seguinte:

Artigo unico. E' o Presidente da Republica, autorizado a abrir, pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, o credito de réis.... 16.341:966\$500, suplementar á dotação concedida, no exercicio de 1915; para os serviços a cargo da Estrada de Ferro Central do Bra-

sil (lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915, art. 29, rubrica 6ª, I); revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 14 de junho de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.100 — DE 14 DE JUNHO DE 1916

Proroga até 31 de maio de 1917 o prazo para a conclusão da construção do ramal de Tres Corações a Lavras da Rêde de Viação Sul-Mineira.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rêde Sul-Mineira) e ás informações prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado até 31 de maio de 1917 o prazo fixado na letra c da clausula XXVII do contracto celebrado em virtude do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, para a conclusão da construção do ramal de Tres Corações a Lavras de que trata o n. IV da clausula I do mesmo contracto.

Rio de Janeiro, 14 de junho de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.102 — DE 14 DE JUNHO DE 1916

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 16.341:966\$500, complementar á verba 6ª, art. 29 da lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do decreto legislativo n. 3.129, desta data, decreta:

Artigo unico. Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito de 16.341:966\$500, complementar á dotação concedida, no exercicio de 1915, para os serviços a cargo da Estrada de Ferro Central do Brasil (lei n. 2.924, de 5 de janeiro de 1915, art. 29, rubrica 6ª, n. I).

Rio de Janeiro, 14 de junho de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 141 — DE 15 DE JUNHO DE 1916

Approva o projecto e orçamento de um boeiro aberto da linha de Rio Grande a Bagé (*Compagnie Auxiliaire*).

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 141 — Rio de Janeiro, 15 de junho de 1916.

Em solução ao requerimento da *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da Rede de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, relativo á approvação do projecto e orçamento de um boeiro aberto de 0m,80 por 1m 50 de vão, a ser construido no kilometro 563 mais 180 da linha de Rio Grande a Bagé, declaro-vos que, attendendo ás informações constantes do vosso officio numero 351|S, de 31 de maio ultimo, resolvo approvar o referido projecto e respectivo orçamento com as modificações propostas por essa inspectoria, na importancia maxima de 2:479\$142, que devidamente verificada, será levada á conta do capital da companhia, nos termos do § 5º da clausula VIII do contracto autorizado pelo decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905. Junto vos são devolvidas as segundas vias do projecto e orçamento approvados, competentemente rubricados pelo director geral de Viação.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 143 — DE 19 DE JUNHO DE 1916

Manda apresentar novo projecto de trafego mutuo entre a Companhia Victoria a Minas e a *Leopoldina Railway*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 143 — Rio de Janeiro, 19 de junho de 1916.

Tendo presente o requerimento da Companhia Estrada de Ferro de Victoria a Minas informado pelo vosso officio n. 346|S, de 29 de maio ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que resolvo não approvar o projecto de contracto de trafego mutuo a ser celebrado entre a referida Companhia e a *Leopoldina Railway Company, Limited*, cuja 2ª via junto vos é devolvida, por não estarem redigidas com a necessaria clareza as clausulas do dito projecto, e recomendo-vos as necessarias providencias no sentido de ser apresentado um novo projecto em que fiquem bem definidas as condições do trafego mutuo, o qual deve vir assignado por ambas as partes contractantes.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 146 — DE 22 DE JUNHO DE 1916

Approva o accôrdo entre a Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e o Governo de Santa Catharina para a arrecadação nas linhas daquella estrada do imposto de viação.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 146 — Rio de Janeiro, 22 de junho de 1916.

Declaro, para vosso conhecimento e devidos efeitos, que, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, em petição informada por essa Inspectoria com officio n. 426/Z, de 19 de maio proximo findo, resolvo approvar o accôrdo que, em obediencia ao aviso n. 157, de 22 de outubro do anno passado, e segundo as prescripções do de n. 85, de 28 de junho de 1912, aquella Companhia celebrou, aos 14 de abril do corrente anno, com o Governo do Estado de Santa Catharina, para a arrecadação em suas linhas do imposto de viação destinedo ao referido Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 147 — DE 23 DE JUNHO DE 1916

Substitue o nome da estação de Santo Ignacio, da Estrada de Ferro Sorocabana, pelo de João Ramalho.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 147 — Rio de Janeiro, 23 de junho de 1916.

Declaro-vos, para os devidos efeitos, que, conformando-me com a deliberação do Secretario da Agricultura do Estado de S. Paulo, communicada a este Ministerio pelo officio n. 1.346, de 16 do corrente, resolvo que passe a ser denominada João Ramalho a estação de Santo Ignacio, da Estrada de Ferro Sorocabana (ramal de Tibagy), e cuja abertura ao trafego publico foi autorizada pelo meu aviso n. 102, de 26 de abril do corrente anno.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 148 — DE 23 DE JUNHO DE 1916

Estabelece o modo de determinar as receitas das differentes linhas no regimen ds tarifas differenciaes com uma só inicial na *Compagnie Auxiliaire*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Genal de Viação — 2ª Secção — N. 148 — Rio de Janeiro, 23 de junho de 1916.

Em requerimento que informastes por officio n. 264|S, de 22 de abril do corrente anno, a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* pediu que, para os effeitos do calculo do preço do arrendamento das linhas que lhe estão arrendadas, attenta a decisão constante do aviso n. 2, de 6 de janeiro de 1915, mantida pelo despacho de 24 de dezembro do mesmo anno, sejam consideradas como receitas das linhas de Santa Maria a Passo Fundo e de Rio Grande a Bagé as fracções da renda bruta total proporcionaes á extensão kilometrica das mencionadas linhas, emquanto continuar a ser applicado o regimen das tarifas differenciaes com uma só inicial para todos os transportes, que correspondem ao regimen contractual de 1911.

Tendo em vista o que expuzestes no referido officio, declaro-vos, em solução, para os devidos effeitos:

1º. O precitado aviso n. 2, mandando pagar, a contar de 1 de janeiro de 1915, o preço do arrendamento como está estipulado no contracto de 19 de junho de 1905, *ipso-facto*, outras não podem ser as rendas brutas consideradas das linhas de Santa Maria ao Passo Fundo e de Rio Grande a Bagé, que as receitas proprias destas linhas, faccis de serem calculadas, quer pelo regimen das tarifas com uma só inicial, quer pelo regimen das tarifas modificadas pela revisão do contracto autorizado pelo decreto n. 9.101, de 8 de novembro de 1911;

2º. Que esta discriminação da receita, para cada uma das linhas, no regimen das tarifas vigentes, deve ser feita dividindo o frete total cobrado pelo transporte proporcionalmente entre as estradas interessadas, de accordo com as extensões percorridas em cada uma dellas;

3º. De accordo com este principio cumpre, pois, que sejam determinadas as porcentagens que constituem o preço do arrendamento *ex-vi* da clausula IX do contracto de 19 de julho de 1905; devendo a Companhia, emquanto se não procede a esta determinação em referencia ao anno de 1915, recolher aos cofres publicos, como preço provisório do arrendamento desse anno, a quota fixa de que trata a alinea a da clausula III do decreto n. 9.101, de 8 de novembro de 1911, fazendo-se a liquidação do preço definitivo logo que apurado pela competente tomada de contas;

4º. Cumpre que a Companhia mantenha a escripturação da receita, discriminando-a pelas suas linhas, segundo a regra enunciada em o n. 2 da presente decisão, attenta a sua necessidade para o calculo do preço do arrendamento em cada anno.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 149 — DE 24 DE JUNHO DE 1916

Declara não approvar o projecto e o orçamento apresentados pela Companhia Viação e Construções para as modificações da estação de Lages (E. F. Central do Rio Grande do Norte)

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 149 — Rio de Janeiro, 24 de junho de 1916.

Tendo presente o requerimento da Companhia de Viação e Construções, relativo á approvação de varias modificações no projecto approvado da estação de Lages, na Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, declaro-vos que, á vista do parecer constante do vosso officio n. 372|S, de 14 do mez corrente, deixo de approvar o projecto e o orçamento das mesmas, os quaes vos são devolvidos para que a dita Companhia apresente um outro obedecendo aos requisitos indicados no dito officio.

Declaro-vos, outrosim, que as construcções de que se trata só poderão ser encetadas depois de lavrado o accôrdo a que se refere o aviso n. 194, de 2 de dezembro de 1915.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 150 — DE 26 DE JUNHO DE 1916

Proroga até 31 de maio de 1917 o prazo para a apresentação das plantas e documentos do projectado aperfeiçoamento do systema de tracção nos planos inclinados da linha de Santos (S. Paulo Railway.)

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 150 — Rio de Janeiro, 26 de junho de 1916.

Attendendo ao que requereu a *São Paulo Railway Company*, em petição informada por essa Inspectoria, com officio n. 373|S, de 14 do mez corrente, resolvo prorogar até 31 de maio de 1917 o prazo concedido pelo aviso n. 191, de 29 de novembro do anno proximo findo, para a apresentação das plantas e orçamentos do projectado aperfeiçoamento do systema de tracção dos antigos planos inclinados em sua linha ferrea de Santos a Jundiáhy, mantidas, porém, as condições constantes do referido aviso n. 191, de 29 de novembro ultimo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 152 — DE 27 DE JUNHO DE 1916

Autoriza a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* a construir um brete na estação de Barreto e outro na de Palma, da linha Porto Alegre a Uruguayana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 152 — Rio de Janeiro, 27 de junho de 1916.

Attendendo ao que requereu a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul, e de accôrdo com a informação que prestastes em officio n. 385/S, de 21 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica a referida Companhia autorizada a construir um brete para o embarque de gado na estação de Barreto e outro na de Palma, da linha de Porto Alegre a Uruguayana, de conformidade com os projectos e orçamentos, que com este baixam, devidamente rubricados, e cujas segundas vias junto vos são devolvidas.

A despeza, na importancia total de 10:822\$672 (dez contos oitocentos e vinte e dois mil seiscentos e setenta e dois réis), sendo 4:909\$686 (quatro contos novecentos e nove mil seiscentos e oitenta e seis réis), referente ao embarcadouro de Barreto e 5:912\$986 (cinco contos novecentos e doze mil novecentos e oitenta e seis réis) ao de Palma, depois de effectivamente apurada, será levada á conta de capital da referida linha, nos termos da clausula VIII, § 5º do contracto celebrado em virtude do decreto n. 5.548, de 6 de junho de 1905 e para os fins das clausulas XII e XIV, § 1º do mesmo contracto.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.107 — DE 28 DE JUNHO DE 1916

Autoriza o Ministro da Fazenda a emittir apolices até á quantia de 25.000:000\$000, juro de 5 %, papel.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das autorizações contidas no art. 1º, § 3º, da lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, art. 1º, n. II, da lei n. 1.180, de 25 de fevereiro de 1904, e art. 32, alinea LVI, da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, revigorada pelos arts. 5º, da lei n. 2.919, de 31 de dezembro de 1914, e 26 da lei n. 3.070-A, de 31 de dezembro de 1915, decreta:

Art. 1º. Fica o Ministro da Fazenda autorizado a emittir apolices até á quantia de 25.000:000\$, papel, para occorrer ao pagamento de prestações vencidas e por vencer dos contractos celebrados pelo Governo da União para a construcção das estradas de ferro de Timbó a Propriá, Madeira-Mamoré, S. Luiz a Caxias, pro-

longamento da de Sobral, e Central do Rio Grande do Norte, Passo-Fundo a Uruguay, Itaqui a S. Borja e outras linhas ferreas que servem a ligação dos Estados.

Art. 2º. As apolices de que trata o artigo antecedente serão nominativas, do valor de 1:000\$, cada uma, vencerão o juro de 5 %, papel, ao anno, e serão do typo a que se refere o decreto n. 4.330, de 28 de janeiro de 1902.

Art. 3º. Os juros desses titulos serão pagos semestralmente na Caixa de Amortização e nas delegacias fiscaes do Thesouro Nacional nos Estados.

Art. 4º. A amortização será feita na razão de 1/2 % ao anno, a contar daquelle que se seguir ao da terminação das obras, por meio de compra, quando as apolices estiverem abaixo do par e por sorteio quando estiverem ao par ou acima d'elle.

Art. 5º. Os titulos que forem emitidos gosarão dos privilegios e isenções que as leis concedem ás apolices ora em circulação.

Rio de Janeiro, 28 de junho de 1916, 95º da Independencia e 23º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES
João Pandiá Calogeras

DECRETO N. 12.114 — DE 28 DE JUNHO DE 1916 (*)

Approva o projecto e orçamento, na importancia de 1.393:971\$214, das officinas modernas de reparação da Rede de Viação Sul-Mineira, na villa de Passa Quatro, Estado de Minas Geraes.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, Rede Sul-Mineira, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados o projecto e orçamento, na importancia de 1.393:971\$214, das officinas modernas de reparação da Rede de Viação Sul-Mineira, de que trata a clausula VII do contracto celebrado em virtude do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, de conformidade com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

§ 1º. As officinas devem ser construidas em Passa Quatro, no Estado de Minas Geraes.

§ 2º. De accôrdo com a clausula VII do contracto, as despezas de construção correrão por conta do saldo existente no Banco do Brasil, do deposito de 10.000:000\$, feito em virtude da clausula VIII do mesmo contracto.

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 15 de julho de 1916, no livro n. 16 de contractos "Estradas de Ferro" — Pag. 91.

§ 3º. A companhia fica obrigada:

a) a executar a construção e o completo aparelhamento das referidas officinas pelos preços elementares que constam do orçamento ora approvedo, correndo por conta exclusiva qualquer excesso que sobre a importancia deste porventura venha a se verificar na alludida execução;

b) a transformar a instalação thermo-electrica em hydro-electrica, á sua custa, quando, a juizo do Governo, as necessidades do serviço assim o exigirem;

c) a iniciar dentro do prazo de tres mezes, e concluir no de dous annos, contados da data deste decreto, a instalação completa das referidas officinas.

Rio de Janeiro, 28 de junho de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.115 — DE 28 DE JUNHO DE 1916

Approva o projecto e orçamento, na importancia de 72:811\$956, de uma variante entre as estacas 1.482+10 e 1.523+14, do traçado approvedo, do trecho de Lages e Caicó, na Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia de Viação e Construções, arrendataria e empreiteira da construção da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, decreta:

Artigo unico. Ficam approvedos o projecto e o orçamento, na importancia de setenta e dous contos, oitocentos e onze mil novecentos e cincoenta e seis réis (72:811\$956), de uma variante com oitocentos e cincoenta metros de extensão, comprehendida pelas estacas 1.482+10 e 1.523+14, equivalente a 1.525 do novo traçado do trecho de Lages a Caicó, na Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, de accôrdo com as plantas e mais documentos que com este baixam rubricadas pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 28 de junho de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 154 — DE 1 DE JULHO DE 1916

Proroga o prazo para a *Brazil Great Southern* recolher as quotas de fiscalização do anno de 1915

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 154 — Rio de Janeiro, 1 de julho de 1916.

Tendo presente o vosso officio n. 504/Z de 19 do mez proximo-findo, declaro-vos, para vosso conhecimento e devidos fins, que attendendo ás razões allegadas pela *Brazil Great Southern Railway Company, Limited*, em petição apresentada a este Ministerio, com data de 13 do mesmo mez, resolvo prorogar, até 13 de agosto proximo futuro, o prazo de 10 dias que, em virtude do aviso n. 127, de 29 de maio ultimo, lhe fôra marcado para recolher, com os respectivos juros de móra, as quotas de fiscalização da Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, correspondente ao 1º e 2º semestres de 1915, sem dispensa, porém, dos referidos juros até a data em que fôr feito o recolhimento.

Deixo, entretanto, de resolver sobre o pedido de relevação das multas que lhe foram impostas pelo aviso n. 162, de 29 de outubro do anno passado, visto não terem as mesmas sido ainda recolhidas, conforme preceitúa o art. 129 da vigente lei da despeza. Fica, porém, prorogado até á referida data de 13 de agosto futuro, o prazo para pagamento daquellas multas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 155 — DE 1 DE JULHO DE 1916

Autoriza a venda de oito chaminés proprias para combustão de lenha a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 156 — Rio de Janeiro, 1 de julho de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo ao que requereu a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, e de accôrdo com as informações constantes de vosso officio n. 361/S, de 7 de junho ultimo, fica autorizada a venda definitiva áquella companhia de oito chaminés proprias para combustão de lenha, retiradas das locomotivas de bifola larga da Estrada de Ferro Central da Bahia, pelo preço de 1:200\$, no lugar onde se acham, devendo esta importância ser recolhida á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Estado da Bahia, préviamente á entrega do alludido material e

mediante guia passada pelo engenheiro-chefe do districto dessa ins-
pectoria.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 457 — DE 8 DE JULHO DE 1916

Autoriza o lançamento de um cabo aereo destinado ao transporte de
madeira, entre as margens do Rio Dóce e construção de um desvio
na estação de Maylaski, na E. F. Victoria a Minas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria
Geral de Viação — 2ª Secção — N. 457 — Rio de Janeiro, 8 de
julho de 1916.

Tomando em considerações as informações constantes do of-
ficio n. 395/S, de 30 de junho ultimo, relativas ao requerimento
em que a *Société Forestière et Industrielle* de S. Matheus pede
autorização para lançar um cabo aereo destinado ao transporte de
madeira entre as margens do rio Dóce e, bem assim, construir um
desvio que, partindo do sitio onde fôr estabelecido o referido cabo,
vá entroncar com a Estrada de Ferro Victoria a Minas, na estação
de Maylaski, declaro-vos, para os devidos fins, que resolvo deferir
o dito requerimento mediante as seguintes condições, indicadas
em o vosso referido officio:

1º, a companhia requerente estabelecerá o seu cabo aereo a
uma altura que, mesmo nas maximas enchentes, não embarace a
navegação das pequenas embarcações que trafegam pelo rio Dóce;

2º, o desvio, cujo projecto será submettido á approvação do
Governo, entre a estação de Maylaski e a margem do rio Dóce,
poderá ser autorizado com a obrigação de se observarem as con-
dições estabelecidas para outros da Estrada de Ferro Victoria a
Minas e correndo as despezas de sua construção por conta da pe-
ticionaria;

3º, o trafego do desvio ou do pequeno ramal á margem direita
do rio Dóce será concedido mediante condições a se estabelecer em
contracto entre a Estrada de Ferro Victoria a Minas e a *Société
Forestière et Industrielle* de S. Matheus, contracto este que de-
verá ser submettido á approvação do Governo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 158 — DE 10 DE JULHO DE 1916

Autoriza a redução de trens na E. F. Leopoldina em vista da deficiência do fornecimento normal de carvão mineral.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 158 — Rio de Janeiro, 10 de julho de 1916.

Em solução á materia do requerimento da Companhia *Leopoldina Railway*, encaminhado com o officio n. 383|S, de 20 de junho proximo findo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que, attenta a deficiência do fornecimento normal do carvão mineral, e tendo em vista as informações constantes do referido officio, vos autorizo a conceder á requerente a redução, em suas linhas, do numero de trens, regulando seus transportes de accordo com as conveniencias do momento, convindo que as concessões sejam feitas com as restricções indispensaveis a serem acautelados os interesses publicos, se tornando, portanto, necessario que, para cada caso, a companhia justifique perante a fiscalização a conveniencia do horario a adoptar, habilitando-a a julgar da oportunidade do mesmo á vista das circumstancias que variam de importancia conforme a região e a natureza da respectiva safra ou produção.

Ficaes, outrosim, autorizado a suggerir á mesma companhia a necessidade do aproveitamento do carvão nacional em suas linhas como uma solução, pelo menos parcial, á escassez do combustivel acima alludido.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 159 — DE 11 DE JULHO DE 1916

Applica a multa de 2.000\$ á Companhia E. F. Norte do Brasil por não ter dado inicio a 1ª secção da E. F. Tocantins, e providencia, afim de ser effectuada a tomada de contas do trafego da estrada.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 159 — Rio de Janeiro, 11 de julho de 1916.

Em solução á materia de vosso officio n. 376|S, de 16 de junho proximo findo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que, de accordo com a clausula XXVI das que baixaram com o decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910, e VI das que baixaram com o decreto n. 9.471, de 4 de dezembro de 1911, fica imposta á Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil, concessionaria da Estrada de Ferro do Tocantins, a multa de 2:000\$ por mez em que está incurso, desde 1 de janeiro de 1915, de onde se contará a dita multa, por não ter dado inicio á construção da 1ª secção (Cametá a Alcobaca) da referida estrada, dentro do prazo marcado pelo decreto n. 10.926, de 10 de junho de 1914.

Declaro-vos, outrosim, que, pela fiscalização da mesma estrada ou por uma commissão especial de engenheiros dessa inspectoría, deveis mandar proceder á tomada de contas do trafego daquella estrada, desde 1911, inclusive até o 1º semestre do corrente anno.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.135 — DE 12 DE JULHO DE 1916

Incorpora ao capital das linhas ferreas de concessão federal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a quantia de 1.638:196\$432 ou libras 85.749-6-10, ao cambio de 12 9|16, despendida em 1915, com a construcção das linhas de Rio Claro a Itirapina, e de Itirapina a São Carlos, aquisição e montagem de machinismos na estação de Rio Claro.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, decreta:

Art. 1º. Fica incorporada, nos termos do decreto n. 4.057, de 24 de junho de 1901, ao capital das linhas ferreas de concessão federal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a quantia de 1.638:196\$432, ou £ 85.749-6-10, ao cambio de 12 9|16, média do anno de 1915, que a mesma companhia despendeu, neste anno, na construcção das linhas de Rio Claro a Itirapina e de Itirapina a S. Carlos, aquisição e montagem de machinismos na estação de Rio Claro.

Art. 2º. Tendo importado, com o decreto n. 14.994, de 15 de março de 1916, art. 2º, em £ 2.393.106-16-10, o capital das referidas linhas, approvedo pelo Governo, fica este capital, em virtude do presente decreto, elevado a £ 2.478.856-3-8.

Rio de Janeiro, 12 de julho de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 160 — DE 13 DE JULHO DE 1916

Autoriza despesas, á conta de custeio, exigidas pela situação anormal da zona do rio Peixe, na linha de Itararé ao Uruguay, E. F. São Paulo-Rio Grande.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 160 — Rio de Janeiro, 13 de julho de 1916.

Tendo em vista a falta de segurança em que se encontra a zona do rio do Peixe, na linha de Itararé-Uruguay, da Estrada de

Ferro S. Paulo-Rio Grande, e attendendo ao pedido da respectiva companhia de que tratou o vosso officio n. 403-S, de 4 do corrente, resolve autorizal-a a empregar, por conta do custeio da mesma linha, até ao maximo de 2:250\$, na construcção de tres quarteis, conforme os projectos apresentados, nas estações de Perdizes, Herval e Rio Capinzal, indicados em sua petição, e, bem assim, a despender a quantia mensal de 300\$, metade da importancia das gratificações de quatro delegados de policia para alli destacados, emquanto permanecer a situação anormal da referida zona.

Junto vos devolvo uma das vias do projecto da construcção, rubricada pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.137 — DE 19 DE JULHO DE 1916

Approva os estudos definitivos de uma variante com a extensão de 12k,612, comprehendida entre os kilometros 31 e 42 do ramal de Lages a Macau, da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 675:689\$340.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereram os moradores de Angicos, no Estado do Rio Grande do Norte, e tendo em vista as informações prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados os estudos definitivos de uma variante com a extensão total de 12k,612 metros, comprehendida entre os kilometros 31 e 42 do ramal de Lages a Macau, da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, e bem assim o respectivo orçamento, na importancia de 675:689\$340, de conformidade com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação e Obras Publicas, ficando nesta parte alterado o traçado e augmentados de 69:732\$444, os orçamentos já approvados pelos decretos ns. 11.235, de 21 de outubro de 1914, e 11.920, de 26 de janeiro do corrente anno.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.138 — DE 19 DE JULHO DE 1916

Approva o projecto da ponte metallica de 40 metros de vão, sobre o rio Iguassú, no kilometro 27,716, da linha do Norte da *Leopoldina Railway Company, Limited*, e o respectivo orçamento na importancia de 351:455\$020.

O Presidetne da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a *Leopoldina Railway Company, Limited*, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados o projecto e orçamento na importancia de 351:455\$020, de conformidade com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, para a construcção de uma ponte metallica de 40 metros de vão, sobre o rio Iguassú, no kilometro 27,716, da linha do Norte, em cumprimento do disposto no art. 1º do decreto n. 11.137, de 9 de setembro de 1914, sendo a despeza que fór effectivamente realizada, até a importancia do referido orçamento, como maximo, levada á conta do capital da mesma linha.

Rio de Janeiro, 19 de julho de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES
A. Tavares de Lyru.

AVISO N. 163 — DE 21 DE JULHO DE 1916

Approva perfis-typos de estradas de ferro propostos pela Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 163 — Rio de Janeiro, 21 de julho de 1916.

Tendo em vista as informações constantes do vosso officio numero 377/S, de 16 de junho ultimo, relativas á conveniencia de serem uniformizados os perfis typos das estradas de ferro fiscalizadas pelo Governo Federal, declaro-vos, para os devidos fins, que resolvo approvar os typos propostos por essa Inspectoria, os quaes deverão ser adoptados nas estradas de ferro em trafego e em construcção, cujas plataformas em córte e em aterro tenham respectivamente 4 metros e 3m,60 de largura; para os casos, porém, de estradas construidas com plataformas de dimensões inferiores ás precedentes, os typos approvados deverão ser convenientemente modificados. A adopção dos novos typos não dará logar a remuneração por trabalhos especiaes e as despezas correspondentes,

consideradas como de conservação ordinária, serão levadas á conta de custeio.

Junto vos são devolvidas as segundas vias dos projectos approvados, devidamente, rubricados pelo director geral de Viação.

Saude e fraternidade.

A. *Tavares de Lyra*.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 2 — DE 22 DE JULHO DE 1916

Remette á Camara dos Deputados um memorial acerca da revisão do contracto da Rêde de Viação Bahiana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 2 — Rio de Janeiro, 22 de julho de 1916.

Sr. 1º Secretario da Camara dos Deputados — Em resposta ao vosso officio n. 127, de 8 do corrente mez, em que solicitaes informações sobre o memorial apresentado a este Ministerio pelo Sr. Bouilloux Lafont, acerca do contracto da Rêde de Viação Bahiana, tenho a honra de, inclusas, enviar-vos uma via do referido memorial, acompanhado de uma cópia do officio n. 161, de 10 de março de 1916, prestando informações sobre o assumpto, e ainda cópia do officio n. 116, de 24 de setembro de 1915, o Sr. consultor geral da Republica.

De conformidade com o parecer da Inspectoria Federal das Estradas, constante do officio n. 161, acima mencionada, este Ministerio recusou qualquer solução suggerida no referido memorial, sendo, entretanto, declarado aos interessados que offerecia as bases formuladas por aquella Inspectoria para ponto de partida do accordo a ser discutido sobre a revisão do respectivo contracto.

Saude e fraternidade.

A. *Tavares de Lyra*.

PORTARIA — DE 25 DE JULHO DE 1916

Approva as bases da tarifa especial para o transporte de gazolina e kerozene na *Sorocabana Railway Company*.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo ao que requereu a *Sorocabana Railway Company*, resolve approvar as bases da tarifa especial, que com esta baixam, assignadas pelo director geral de viação desta Secretaria de Estado, para o transporte de gazolina e kerozene, quando transportados em vagão completo, com o peso mi-

nimo de 10.000 kilogrammas, as quaes deverão vigorar, a titulo de experiencia, nas linhas de concessão federal da mesma companhia, até o fim do corrente anno.

Rio de Janeiro, 25 de julho de 1916.

A. Tavares de Lyra.

Tarifa especial a que se refere a portaria desta data para o transporte de gazolina e kerozene, em vagões completos, peso minimo 10.000 kilogrammas, por despacho.

Bases aos cambios de 12, 13, 14, 15, 16 e 20 dinheiros por mil réis.

A vigorar, a titulo de experiencia, até 31 de dezembro de 1916.

Bases da Tarifa Especial por tonelada e por kilometro

Dist. em kilometros	Cambio	Cambio	Cambio	Cambio	Cambio	Cambio
	normal	12 d.	13 d.	14 d.	15 d.	16 d.
0 a 100 kilometros.	300	420	405	390	375	360
101 a 300 kilometros.	125	175	169	163	156	150
301 em diante.	75	105	101	98	94	90

E' considerado como cambio normal o de 20 ds. Para cada dinheiro de depressão as bases do cambio normal terão um augmento de 5 %.

Directoria Geral de Viação, 25 de julho de 1916. — Affonso G. C. Maciel, Director Geral.

PORTARIA — DE 25 DE JULHO DE 1916

Approva as bases da tarifa especial para o transporte de agua mineral de fontes nacionaes, na *Sorocabana Railway Company*.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo ao que requereu a *Sorocabana Railway Company*, resolve approvar as bases da tarifa especial, que com esta baixam, assignadas pelo director geral de viação desta Secretaria de Estado, para o transporte de agua mi-

neral de fontes nacionaes, quando despachada pelas proprias em-
prezas productoras, por vagão completo e expedição minima de
12.000 kilogrammas, as quaes deverão vigorar a titulo de experi-
encia, nas linhas de concessão federal da mesma companhia, até o
fim do corrente anno.

Rio de Janeiro, 25 de julho de 1916.

A. Tavares de Lyra.

Tarifa especial a que se refere a portaria desta data, para o
transporte de agua mineral de fontes nacionaes e quando despa-
chada pelas proprias emprezas productoras, em vagões completos,
peso minimo de 12.000 kilogrammas, por despacho.

A vigorar, a titulo de experiencia, até 31 de dezembro de 1916.

Bases da Tarifa Especial por tonelada e por kilometro

0 a 100 kilometros.....	\$140
101 a 200 kilometros.....	\$090
201 a 400 kilometros.....	\$080
401 kilometros em diante.....	\$070

Directoria Geral de Viação, 25 de julho de 1916. — Affonso G.
C. Maciel, Director Geral.

AVISO N. 166 — DE 25 DE JULHO DE 1916

Multa a *Brazil Great Southern* por excesso de prazo para conclusão das
obras da E. F. de Itaquy a S. Borja.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria
Geral de Viação — 2ª Secção — N. 166 — Rio de Janeiro, 25 de
julho de 1916.

Em solução ao vosso officio n. 543/Z, de 8 do mez corrente,
declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica approvada a multa
na importancia de 3:000\$ que impuzestes á *Brazil Great Southern
Railway Company, Limited*, de accôrdo com os termos do aviso nu-
mero 127, de 29 de maio do corrente anno, por não ter concluido
as obras da Estrada de Ferro de Itaquy a S. Borja, no prazo fixado
naquelle mencionado aviso.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO LEGISLATIVO N. 3.138 — DE 26 DE JULHO DE 1916

Autoriza a abertura, pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, do credito especial de 630:000\$000 para pagamento de subvenção devida á Estrada de Ferro Fumilense, Estado de S. Paulo.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancionei a resolução seguinte:

Artigo unico. Fica o Presidente da Republica autorizado a abrir, pelo Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio, o credito especial até a importancia de 630:000\$ para pagamento da subvenção devida á Estrada de Ferro Fumilense, do Estado de São Paulo; revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 26 de julho de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
José Rufino Bezerra Cavalcanti.

DECRETO N. 12.143 — DE 26 DE JULHO DE 1916

Abre ao Ministerio da Fazenda o credito extraordinario de 427:140\$977, ouro, para pagamento de juros e mais despezas do emprestimo de que trata o decreto n. 8.794, de 21 de junho de 1911, relativo á Companhia Viação Bahiana.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização contida no artigo unico do decreto legislativo n. 3.111, de 25 de maio ultimo, resolve abrir, ao Ministerio da Fazenda, o credito extraordinario de 427:140\$977, ouro, para pagamento de juros e mais despezas do 2° semestre de 1911, do emprestimo de que trata o decreto n. 8.794, de 21 de junho desse anno, relativo á Companhia Viação Bahiana.

Rio de Janeiro, 26 de julho de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES
João Pandiá Calogerás.

DECRETO N. 12.145 — DE 26 DE JULHO DE 1916

Abre ao Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio o credito especial de 630:000\$ para pagamento da subvenção devida á Estrada de Ferro Fumilense, do Estado de S. Paulo.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização que lhe foi conferida pelo decreto legisla-

livo n. 3.138, desta data, resolve abrir ao Ministerio da Agricultura, Industria e Commercio o credito especial de 630:000\$ para attender ao pagamento da subvenção devida á Estrada de Ferro Fumilense, do Estado de S. Paulo.

Rio de Janeiro, 26 de julho de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
José Rufino Beserra Cavalcanti.

AVISO N. 170 — DE 28 DE JULHO DE 1916

Providencia sobre o fornecimento á rede cearense de oito toneladas de fio de ferro galvanizado para telegrapho, e cinco appparelhos Morse.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 170 — Rio de Janeiro, 28 de julho de 1916.

Em solução á materia do vosso officio n. 423|S, de 13 do corrente, e de conformidade com as informações delles constantes, declaro-vos, para os devidos fins, que resolvo autorizar-vos a providenciar para o fornecimento á rede de viação ferrea do Ceará de oito (8) toneladas de fio de ferro galvanizado para telegraphos, por conta do material dessa natureza pertencente á União e primitivamente destinado á construcção das linhas da empreitada João Corrêa & Irmão e Banco da Provincia do Rio Grande do Sul; e outrossim, resolvo autorizar a acquisição de cinco (5) appparelhos Morse, dos importados em excesso pelos mesmos empreiteiros, desde que tal acquisição possa ser feita pelos preços do contracto, correndo as despezas com a compra dos alludidos appparelhos e transportes por conta da verba para prolongamento da Rede de Viação Cearense.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 172 — DE 1 DE AGOSTO DE 1916

Autoriza a *Great Western of Brazil* a vender materiaes e providencia para o conhecimento do producto desta venda e de anteriores.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 172 — Rio de Janeiro, 1 de agosto de 1916.

Attendendo ao que requereu a *Great Western of Brazil Railway Company, Limited* e de accordo com a informação constante dos vossos officios ns. 386|S e 392|S, de 22 e 28 de junho ultimo, declaro-vos, para os devidos effectos, que fica a referida companhia autorizada a vender:

1°. A Joaquim Peixoto de Abreu e Lima, 1.000 kilos de trilhos usados, typo S. Francisco, para serem applicados a crivos de fornalha em sua fabrica de assucar Engenho Limão.

2°. Ao Coronel João Oliveira, os seguintes materiaes usados, para serem applicados no prolongamento do desvio Bom Gosto, situado no kilometro 116,138, da secção S. Francisco, numa extensão approximada de 700 metros, afim de ligar o desvio á Usina Bom Gosto; 1.500 metros de trilhos de 37,2 kilos, por metro, 240 fixas; 930 parafusos para fixas; 1.900 tamancos para trilhos; 1.900 cunhas e 3.800 pregos.

3°. A Arthur Siqueira & C., 30 trilhos usados de 5m,50, pesando 37,2 kilos, por metro, que se destinam a reforçar os muros da Usina Pedrosa, situada nas proximidades da estação da Ilha das Flores, normal de Ribeirão a Cortez da secção S. Francisco.

De accôrdo com o que propuzestes em vosso officio n. 386|S, acima mencionado, autorizo-vos a intimar a companhia a declarar quaes as quantias produzidas pela venda ora autorizada e a fornecer a essa Inspectoria uma relação completa de todas as transacções anteriores, com discriminação do peso do material e das importancias produzidas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 174 — DE 1 DE AGOSTO DE 1916

Autoriza a ligação da linha estadual de Carlos Barbosa com a Estrada de Ferro de Montenegro a Caxias da *Compagnie Auxiliaire*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 174 — Rio de Janeiro, 1 de agosto de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo á solicitação do Sr. presidente do Estado do Rio Grande do Sul e ás informações constantes do vosso officio n. 422|S, de 13 do mez corrente, resolvo autorizar a ligação da linha estadual de Carlos Barbosa e Bento Gonçalves com a Estrada de Ferro de Montenegro a Caxias, pertencente á rêde arrendada á *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, cabendo ao Governo do referido Estado concorrer com a verba necessaria para as despezas de installação, de manutenção e de salarios, do encarregado de um posto telephonico indispensavel á segurança do trafego no entroncamento das citadas linhas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.159 — DE 9 DE AGOSTO DE 1916

Autoriza o Ministro da Fazenda a emitir apolices até a quantia de réis 25.000:00\$000, juro de 5 %, papel.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das autorizações contidas no art. 1º, § 3º, da lei n. 1.126, de 15 de dezembro de 1903, art. 1º, n. II, da lei n. 1.180, de 25 de fevereiro de 1904, e art. 32, alinea LVI, da lei n. 2.356, de 31 de dezembro de 1910, revigorados pelos arts. 5º da lei n. 2.919, de 31 de dezembro de 1914, e 26 da lei n. 3.070-A, de 31 de dezembro de 1915, e tendo ouvido o Tribunal de Contas, na forma do art. 2º, § 2º, n. 2, letra c, do decreto legislativo n. 392, de 8 de outubro de 1896, decreta:

Art. 1º. Fica o Ministro da Fazenda autorizado a emitir apolices até a quantia de 25.000:000\$, papel, para occorrer ao pagamento de prestações vencidas e por vencer dos contractos celebrados pelo Governo União para a construcção das estradas de ferro de Timbó a Propriá, Madeira-Mamoré, S. Luiz a Caxias, prolongamento da de Sobral e Central do Rio Grande do Norte, Passo Fundo ao Uruguay, Itaqui a S. Borja e outras linhas ferreas que servem á ligacão dos Estados.

Art. 2º. As apolices de que trata o artigo antecedente serão nominativas do valor de 1:000\$ cada uma, vencerão o juro de 5 %, papel, ao anno, e serão do typo a que se refere o decreto n. 4.330, de 28 de janeiro de 1902.

Art. 3º. Os juros desses titulos serão pagos semestralmente na Caixa de Amortizacão e nas delegacias fiscaes do Thesouro Nacional nos Estados.

Art. 4º. A amortizacão será feita na razão de 1 1/2 % ao anno, a contar daquelle que se seguir ao da terminacão das obras, por meio de compra quando as apolices estiverem abaixo do par e por sorteio quando estiverem ao par ou acima delle.

Art. 5º. Os titulos que forem emittidos gosarão dos privilegios e isenções que as leis concedem ás apolices ora em circulaçao.

Art. 6º. Fica sem effeito o decreto n. 12.047, de 28 de junho ultimo.

Rio de Janeiro, 9 de agosto de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENGBSLAU BRAZ P. GOMES.
João Pandiá Calogeras.

PORTARIA — DE 9 DE AGOSTO DE 1916

Approva o quadro do pessoal, e respectivos vencimentos* para os serviços das Estradas de Ferro do Paraná, Itararé ao Uruguay, Jaguariahyva a S. José, S. Francisco ao Porto União e Serrinha a Nova Restinga.

O Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande e ás informações prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, resolve approvar, para os serviços das estradas de Ferro do Paraná, Itararé ao Uruguay, Jaguariahyva a S. José, S. Francisco ao Porto União e Serrinha a Nova Restinga, o quadro do pessoal e respectivos vencimentos, que com esta baixa, assignado pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 9 de agosto de 1916.

A. Tavares de Lyra.

Quadro do pessoal e tabella dos respectivos vencimentos da rede de viação Paraná-Santa Catharina a que se refere a portaria desta data

ADMINISTRAÇÃO GERAL

REPRESENTAÇÃO E DIRECÇÃO GERAL

Vencimentos
mensaes

1 director representante da companhia.....	3:000\$000
1 secretario.....	1:000\$000
1 sub-director.....	2:000\$000
1 secretario.....	600\$000
1 chefe de escriptorio.....	1:500\$000
1 ajudante.....	600\$000
2 primeiros escripturarios.....	500\$000
2 segundos escripturarios.....	400\$000
2 continuos.....	160\$000
1 servente, diaria até.....	5\$000

CONTABILIDADE

1 chefe geral.....	1:500\$000
2 ajudantes.....	1:000\$000
1 contador.....	1:300\$000
2 ajudantes.....	1:000\$000
4 chefes de secção.....	700\$000
5 fiscaes de estações.....	500\$000
4 guarda-livros.....	600\$000

	Vencimentos mensaes
5 primeiros escripturarios.	500\$000
20 segundos escripturarios.	400\$000
50 terceiros escripturarios.	300\$000
25 amanuenses.	200\$000
2 continuos	160\$000
2 serventes, diaria até.	5\$000

THESSOURARIA E PAGADORIA

1 thesoureiro.	1:500\$000
2 fiéis.	1:000\$000
3 pagadores.	800\$000
1 procurador.	1:000\$000
1 continuo.	160\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

SECÇÃO DE ESTATISTICA

1 chefe de secção.	1:000\$000
1 ajudante.	500\$000
2 segundos escripturarios.	400\$000
5 terceiros escripturarios.	300\$000
20 calculistas.	250\$000
1 continuo.	160\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

ALMOXARIFADO GERAL

1 chefe geral.	1:200\$000
1 sub-chefe.	1:000\$000
1 despachante da Alfandega.	600\$000
1 agente de compras.	600\$000
1 fiscal geral.	500\$000
1 armazenista.	500\$000
2 fiscaes de combustivel.	500\$000
1 ajudante.	300\$000
3 guarda-livros.	500\$000
3 segundos escripturarios.	400\$000
6 terceiros escripturarios.	300\$000
10 amanuenses.	200\$000
3 serventes, diaria até.	5\$000

TRAFEGO

Serviço commercial

1 agente commercial.	800\$000
1 ajudante.	500\$000
1 2º escriptuario.	400\$000
2 amanuenses.	200\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

Vencimentos
mensaes

Telegrapho

1 inspector.	600\$000
2 ajudantes.	400\$000
1 telegraphista-chefe.	500\$000
2 terceiros escripturarios.	300\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

Locomoção

1 inspector geral.	2:000\$000
1 ajudante.	1:000\$000
2 inspectores de tracção.	600\$000
1 apontador.	300\$000
4 desenhistas.	400\$000
3 segundos escripturarios.	400\$000
3 terceiros escripturarios.	300\$000
2 amanuenses.	200\$000
1 continuo.	160\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

Via-permanente

1 inspector geral.	2:000\$000
1 ajudante.	1:000\$000
1 chefe de escriptorio.	800\$000
1 secretario.	500\$000
6 segundos escripturarios.	400\$000
6 terceiros escripturarios.	300\$000
4 amanuenses.	200\$000
2 motoristas.	300\$000
2 primeiros desenhistas.	500\$000
4 segundos desenhistas.	350\$000
5 copistas.	250\$000
1 continuo.	160\$000
2 serventes, diaria até.	5\$000

ESTRADA DE FERRO DO PARANA'

1ª DIVISÃO

Almoxarifado

2 almoxarifes.	500\$000
2 segundos escripturarios.	300\$000
4 amanuenses.	200\$000
3 inspectores de combustivel.	300\$000
10 guardas de combustivel, diaria até.	5\$000
4 serventes, diaria até.	5\$000
jornaleiros, diaria até.	5\$000

Vencimentos
mensaes

2ª DIVISÃO

Trafego

Serviço central:

1 chefe de trafego	1:500\$000
1 chefe do movimento	1:000\$000
1 inspector do movimento	500\$000
1 1º escriptuario	400\$000
3 segundos escriptuarios	300\$000
1 encarregado de percurso	300\$000
7 amanuenses	200\$000
3 serventes, diaria até	5\$000

Serviço dos trens:

2 fiscaes de frens	400\$000
10 chefes de trens de 1ª classe	350\$000
15 chefes de trens de 2ª classe	300\$000
10 ajudantes	200\$000
20 bagageiros	180\$000
guarda-freios e manobreiros, diaria até	5\$000

Serviço das estações:

2 agentes da estação de Curityba	600\$000
1 ajudante de agente de Curityba	500\$000
8 agentes de 1ª classe	400\$000
7 agentes de 2ª classe	300\$000
15 agentes de 3ª classe	250\$000
5 encarregados de paradas	180\$000
10 fiéis	350\$000
10 conferentes de 1ª classe	250\$000
20 conferentes de 2ª classe	200\$000
30 auxiliares de escripta	200\$000
30 praticantes de escripta	130\$000
6 despachantes de bagagens	250\$000
10 encarregados de bilheteria	250\$000
30 pesadores	200\$000
carregadores, diaria até	5\$000
guarda-chaves, diaria até	6\$000
guardiães, diaria até	5\$000
manobreiros, diaria até	7\$000
contínuos, diaria até	6\$000
serventes, diaria até	5\$000
estafetas, diaria até	5\$000
porteiros, diaria até	5\$000

Serviço do telegrapho:

1 inspector do telegrapho	500\$000
5 auxiliares	300\$000

Vencimentos
mensaes

1 electricista.	350\$000
1 telegraphista-chefe.	300\$000
20 telegraphistas de 1ª classe.	250\$000
30 telegraphistas de 2ª classe.	180\$000
20 telegraphistas de 3ª classe.	150\$000
30 praticantes de telegrapho.	130\$000
guarda-fios, diaria até.	6\$000

3ª DIVISÃO

Locomoção e officinas

Serviço central:

1 chefe da locomoção.	1:500\$000
1 ajudante.	1:000\$000
1 secretario.	500\$000
1 almoxarife.	500\$000
4 primeiros escripturarios.	400\$000
2 amanuenses.	200\$000
2 desenhistas.	400\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

Tracção

1 inspector da tracção.	500\$000
6 chefes de deposito.	350\$000
10 machinistas de 1ª classe.	400\$000
20 machinistas de 2ª classe.	300\$000
10 machinistas de 3ª classe.	250\$000
10 foguistas de 1ª classe.	180\$000
20 foguistas de 2ª classe.	160\$000
20 foguistas de 3ª classe.	140\$000
20 limpadores.	130\$000
carvoeiros, bombeiros, revisores e lubrificadores, diaria até.	6\$000

Officinas e depositos

1 mestre geral.	600\$000
1 ajudante.	400\$000
2 electricistas.	500\$000
auxiliar de electricista.	400\$000
2 contra-mestres.	400\$000
2 apontadores.	300\$000
1 encarregado de deposito.	300\$000
1 machinista.	300\$000
1 mestre carpinteiro, diaria até.	12\$000
1 mestre fundidor, diaria até.	12\$000
1 mestre ferreiro, diaria até.	12\$000
1 mestre pintor, diaria até.	12\$000

	Vencimentos mensaes
ferramenteiros, diaria até.....	8\$000
ajustadores de 1ª classe, diaria até.....	12\$000
ajustadores de 2ª classe, diaria até.....	10\$000
limadores, diaria até.....	8\$000
torneiros, diaria até.....	9\$000
aplainadores, diaria até.....	8\$000
funileiros, diaria até.....	10\$000
ferreiros, diaria até.....	10\$000
malhadores, diaria até.....	8\$000
serralheiros, diaria até.....	8\$000
caldeireiro, diaria até.....	10\$000
fundidores, diaria até.....	10\$000
modeladores, diaria até.....	12\$000
marceneiros, diaria até.....	14\$000
carpinteiros, diaria até.....	10\$000
serradores, diaria até.....	7\$000
pintores, diaria até.....	10\$000
tapeceiros, diaria até.....	12\$000
selleiros, diaria até.....	8\$000
concertadores de bombas, diaria até.....	10\$000
ajudantes de varios officios, diaria até.....	8\$000
praticantes, diaria até.....	6\$000
aprendizes, diaria até.....	5\$000
serventes, diaria até.....	5\$000
guardas, diaria até.....	5\$000
jornaleiros, diaria até.....	5\$000

4ª DIVISÃO

Via-permanente e edificios

Serviço central:

1 chefe da linha.....	1:600\$000
1 ajudante.....	1:000\$000
2 engenheiros residentes.....	600\$000
1 chefe de escriptorio.....	500\$000
4 primeiros escripturarios.....	400\$000
4 segundos escripturarios.....	300\$000
5 auxiliares technicos.....	300\$000
2 desenhistas.....	400\$000
2 copistas.....	200\$000
1 apontador.....	300\$000
1 continuo.....	160\$000
1 servente, diaria até.....	5\$000

Conservação da linha e dos edificios

1 conductor mestre geral das obras.....	400\$000
mestre de linha.....	350\$000
feitores, diaria até.....	7\$000

Vencimentos
mensaes

mestres de officios, diaria até.....	12\$000
pedreiros, diaria até.	8\$000
canteiros, diaria até.	9\$000
cavocueiros, diaria até.	6\$000
carpinteiros, diaria até.	8\$000
ferreiros, diaria até.	7\$000
latoeiros, diaria até.	9\$000
pintores, diaria até.	8\$000
bombeiros, diaria até.	5\$000
trabalhadores e serventes, diaria até.....	4\$500
2 motoristas, diaria até.	10\$000

LINHA ITARARE'-URUGUAY

1ª DIVISÃO

Almozarifado

1 almozarife.	800\$000
2 armazenistas.	400\$000
2 fieis.	300\$000
2 primeiros escripturarios.	400\$000
2 segundos escripturarios.	300\$000
4 inspectores de combustivel.....	400\$000
1 ajudante.	300\$000
10 guardas de combustivel, diaria até.....	5\$000
4 serventes.	5\$000
jornaleiros, diaria até.	5\$000

2ª DIVISÃO

1 chefe do trafego.	1:500\$000
1 secretario.	600\$000
2 ajudantes-inspectores do movimento.....	800\$000
2 fiscaes de trens.	400\$000
6 primeiros escripturarios.	400\$000
6 segundos escripturarios.	300\$000
6 amanuenses.	200\$000
2 serventes, diaria até.	5\$000

Serviço dos trens:

20 chefes de trens de 1ª classe.....	350\$000
20 chefes de trens de 2ª classe.....	300\$000
20 ajudantes.	200\$000
40 bagageiros.	180\$000
guarda-freios e manobreiros, diaria até.....	5\$000

Vencimentos
mensaes

Serviço das estações:

1 agente da estação central.....	500\$000
1 ajudante.....	400\$000
5 agentes de 1ª classe.....	400\$000
10 agentes de 2ª classe.....	300\$000
30 agentes de 3ª classe.....	250\$000
5 fieis de estação de 1ª classe.....	300\$000
30 encarregados de parada.....	200\$000
10 conferentes de estação de 1ª classe.....	250\$000
20 conferentes de estação de 2ª classe.....	200\$000
30 praticantes de escripta.....	130\$000
5 despachantes de bagagens.....	200\$000
pesadores, diaria até.....	6\$000
fieis de manobras, diaria até.....	6\$000
guarda-chaves, manobreiros, estafetas, serventes, fachineiros e guardas nocturnos, diaria até..	5\$000

Serviço do telegrapho:

1 inspector do telegrapho.....	450\$000
1 auxiliar.....	300\$000
1 electricista.....	350\$000
1 telegraphista-chefe.....	300\$000
30 telegraphistas de 1ª classe.....	250\$000
40 telegraphistas de 2ª classe.....	180\$000
50 praticantes.....	130\$000
guarda-fios, com a diaria até.....	6\$000

3ª DIVISÃO

Locomoção e officinas

Serviço central:

1 chefe da locomoção.....	1.500\$000
1 ajudante.....	1.000\$000
1 secretario.....	500\$000
1 almoxarife.....	500\$000
1 desenhista mecanico.....	400\$000
1 desenhista auxiliar.....	300\$000
1 1º escriptuario.....	400\$000
2 segundos escriptuarios.....	300\$000
2 amanuenses.....	200\$000
1 servente, diaria até.....	5\$000

Tracção

1 inspector da tracção.....	500\$000
10 machinistas de 1ª classe.....	400\$000

	Vencimentos mensaes
20 machinistas de 2ª classe.....	300\$000
30 machinistas de 3ª classe.....	250\$000
40 foguistas de 1ª classe.....	180\$000
20 foguistas de 2ª classe.....	160\$000
40 foguistas de 3ª classe.....	140\$000
40 limpadores.....	130\$000
carvoeiros, bombeiros, revisores e lubrificadores, diaria até.....	6\$000

Officinas e depositos

1 mestre geral.....	600\$000
1 electricista.....	500\$000
2 auxiliares.....	300\$000
2 contra-mestres.....	400\$000
1 apontador.....	300\$000
1 ajudante de apontador.....	200\$000
1 machinista.....	300\$000
1 foguista de bomba a vapor.....	150\$000
1 mestre-carpinteiro, diaria até.....	12\$000
1 mestre-fundidor, diaria até.....	12\$000
1 mestre-ferreiro, diaria até.....	12\$000
1 mestre-pintor, diaria até.....	12\$000
ferramenteiros, diaria até.....	8\$000
ajustadores de 1ª classe, diaria até.....	12\$000
ajustadores de 2ª classe, diaria até.....	10\$000
limadores, diaria até.....	8\$000
torneiros, diaria até.....	9\$000
aplainadores, diaria até.....	8\$000
funileiros, diaria até.....	10\$000
ferreiros, diaria até.....	10\$000
malhadores, diaria até.....	8\$000
serralheiros, diaria até.....	8\$000
caldereiros, diaria até.....	10\$000
fundidores, diaria até.....	10\$000
modeladores, diaria até.....	12\$000
marceneiros, diaria até.....	11\$000
carpinteiros, diaria até.....	10\$000
serradores, diaria até.....	7\$000
pintores, diaria até.....	10\$000
tapeceiros, diaria até.....	12\$000
selleiros, diaria até.....	8\$000
concertadores de bombas, diaria até.....	10\$000
ajudantes de varios officios, diaria até.....	8\$000
praticantes de varios officios, diaria até.....	6\$000
aprendizes de varios officios, diaria até.....	5\$000
serventes, diaria até.....	5\$000
guardas, diaria até.....	5\$000
jornaleiros, diaria até.....	5\$000

Vencimentos
mensaes

Deposito de locomotivas

6 chefes de deposito.	350\$000
concertadores, diarias até.	12\$000
graxeiros, diaria até.	6\$000
avisadores, diaria até.	5\$000
guardas nocturnos, diaria até.	5\$000

Deposito de carros e vagões

2 encarregados.	250\$000
revisores, diaria até.	6\$000
jornaleiros, diaria até.	5\$000

4ª DIVISÃO

Via-permanente e edificios

Serviço central:

1 chefe da via permanente.	1:500\$000
1 ajudante.	1:000\$000
1 ajudante de linha.	700\$000
4 engenheiros residentes.	600\$000
1 secretario.	600\$000
4 primeiros escripturarios.	400\$000
4 segundos escripturarios.	300\$000
4 amanuenses.	200\$000
2 apontadores.	200\$000
2 desenhistas.	400\$000
2 copistas.	200\$000
1 continuo.	160\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

Linha, edificios e dependencias

1 conductor geral de obras.	500\$000
4 conductores.	400\$000
mestres de linha.	350\$000
feitores, diaria até.	7\$000
mestres de officio, diaria até.	12\$000
pedreiros, diaria até.	8\$000
canteiros, diaria até.	9\$000
cavouqueiros, diaria até.	6\$000
carpinteiros, diaria até.	8\$000
ferreiros, diaria até.	7\$000

	Vencimentos mensaes
latoeiros, diaria até.	9\$000
pintores, diaria até.	8\$000
bombeiros, diaria até.	5\$000
trabalhadores e serventes, diaria até.	4\$500
2 motoristas, diaria até.	10\$000

LINHA SERRINHA A NOVA RESTINGA

2ª DIVISÃO

Serviço das estações

1 agente de 2ª classe.	300\$000
2 agentes de 3ª classe.	250\$000
3 conferentes de estação de 2ª classe.	200\$000
5 praticantes de escripta.	120\$000
pesadores, diaria até.	6\$000
fieis de manobras, diaria até.	6\$000
guarda-chaves, manobreiros, estafetas, serventes, fachineiros e guardas nocturnos, até.	5\$000

Serviço do telegrapho

2 telegraphistas de 1ª classe.	250\$000
5 telegraphistas de 2ª classe.	180\$000
5 praticantes de telegrapho.	120\$000

4ª DIVISÃO

Linha, edificios e dependencias

1 mestre de linha.	350\$000
feitores, diaria até.	7\$000
mestres de officio, diaria até.	12\$000
pedreiros, diaria até.	8\$000
canteiros, diaria até.	9\$000
cavouqueiros, diaria até.	6\$000
carpinteiros, diaria até.	8\$000
ferreiros, diaria até.	7\$000
latoeiros, diaria até.	9\$000
pintores, diaria até.	5\$000
bombeiros, diaria até.	5\$000
trabalhadores e serventes, diaria até.	4\$500

RAMAL DO PARANAPANEMA

(Trecho de Jaguarihyva a S. José)

2ª DIVISÃO

Serviço dos trens

	Vencimentos mensaes
5 chefes de trens de 2ª classe.....	300\$000
5 bagageiros.	180\$000
guarda-chaves e manobreiros, diaria até.....	5\$000

Serviço das estações

2 agentes de 3ª classe.....	250\$000
2 conferentes.	200\$000
2 telegraphistas de 2ª classe.....	180\$000
guarda-chaves e manobreiros, diaria até.....	5\$000

3ª DIVISÃO

Tracção

2 machinistas de 2ª classe.....	300\$000
3 machinistas de 3ª classe.....	250\$000
2 foguistas de 1ª classe.....	180\$000
3 foguistas de 2ª classe.....	160\$000
1 chefe de deposito.	200\$000
carvoeiros e bombeiros, diaria até.....	5\$000

4ª DIVISÃO

Linha, edificios e dependencias

1 mestre de linha.	350\$000
feitores, diaria até.	7\$000
mestres de officios, diaria até.	12\$000
pedreiros, diaria até.	8\$000
canteiros, diaria até.	9\$000
cavoqueiros, diaria até.	6\$000
carpinteiros, diaria até.	8\$000
ferreiros, diaria até.	7\$000
latoeiros, diaria até.	9\$000
pintores, diaria até.	8\$000
hombeiros, diaria até.	5\$000
trabalhadores e serventes, diaria até.....	4\$500

LINHA DE S. FRANCISCO

1ª DIVISÃO

Almozarifado

	Vencimentos mensaes
1 almoxarife.	600\$000
1 despachante da Alfandega.	600\$000
1 agente de compras.	400\$000
1 guarda-livros.	500\$000
1 2º escripturario.	300\$000
2 amanuenses.	200\$000
2 inspectores de combustivel.	300\$000
10 guardas, diaria até.	5\$000
1 servente, diaria até.	5\$000
1 jornalheiros, diaria até.	5\$000

2ª DIVISÃO

Trafego

Serviço central:

1 chefe do trafego.	1:500\$000
2 ajudantes inspectores do movimento.	700\$000
1 secretario.	500\$000
1 fiscal de trens.	400\$000
2 primeiros escripturarios.	400\$000
2 segundos escripturarios.	300\$000
2 amanuenses.	200\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

Serviço dos trens:

6 chefes de trens de 1ª classe.	350\$000
10 chefes de trens de 2ª classe.	300\$000
6 ajudantes de chefe de trem.	200\$000
15 bagageiros.	180\$000
guarda-freios e manobreiros, diaria até.	5\$000

Serviço das estações:

6 agentes de 1ª classe.	400\$000
10 agentes de 2ª classe.	300\$000
15 agentes de 3ª classe.	250\$000
10 fiéis de estação de 1ª classe.	300\$000
10 encarregados de parada.	180\$000
10 conferentes de estação de 1ª classe.	250\$000
10 conferentes de estação de 2ª classe.	200\$000

	Vencimentos mensaes
10 praticantes de escripta.	130\$000
pesadores, diaria até.	6\$000
fieis de manobras, diaria até.	6\$000
guarda-chaves, manobreiros, estafetas, serventes, fachineiros e guardas-nocturnos, diaria até.	5\$000

Serviço do telegrapho:

1 inspector do telegrapho.	450\$000
1 auxiliar.	300\$000
1 telegraphista—chefe.	300\$000
30 telegraphistas de 1ª classe.	250\$000
30 telegraphistas de 2ª classe.	180\$000
30 praticantes do telegrapho.	130\$000
guarda-fios, diaria até.	6\$000

3ª DIVISÃO

Locomoção e officinas

1 chefe da locomoção.	1:000\$000
1 ajudante.	600\$000
1 almoxarife.	450\$000
1 desenhista.	400\$000
1 1º escripturario.	400\$000
2 segundos escripturarios.	300\$000
2 amanuenses.	200\$000
1 servente, diaria até.	5\$000

Tracção

1 inspector da tracção.	500\$000
5 machinistas de 1ª classe.	400\$000
15 machinistas de 2ª classe.	300\$000
20 machinistas de 3ª classe.	250\$000
10 foguistas de 1ª classe.	180\$000
20 foguistas de 2ª classe.	160\$000
20 foguistas de 3ª classe.	140\$000
30 limpadores.	130\$000
carvoeiros, bombeiros, revisores e lubrificadores, diaria até.	6\$000

Officinas e depositos

1 mestre geral das officinas.	600\$000
1 encarregado de deposito.	350\$000
2 electricistas.	400\$000
2 contra-mestres.	400\$000
2 apontadores.	300\$000
1 machinista.	300\$000

Vencimentos
mensaes

1 mestre carpinteiro, diaria até.....	12\$000
1 mestre fundidor, diaria até.....	12\$000
1 mestre ferreiro, diaria até.....	12\$000
1 mestre pintor, diaria até.....	12\$000
ferramenteiros, diaria até.....	8\$000
ajustadores de 1ª classe, diaria até.....	12\$000
ajustadores de 2ª classe, diaria até.....	10\$000
limadores, diaria até.....	8\$000
torneiros, diaria até.....	9\$000
aplainadores, diaria até.....	8\$000
funileiros, diaria até.....	10\$000
ferreiros, diaria até.....	10\$000
malhadores, diaria até.....	8\$000
serralheiros, diaria até.....	8\$000
caldereiros, diaria até.....	10\$000
fundidores, diaria até.....	10\$000
modeladores, diaria até.....	12\$000
marceneiros, diaria até.....	11\$000
carpinteiros, diaria até.....	10\$000
serradores, diaria até.....	7\$000
pintores, diaria até.....	10\$000
tapeceiros, diaria até.....	12\$000
selleiros, diaria até.....	8\$000
concertadores de bombas, diaria até.....	10\$000
ajudantes de varios officios, diaria até.....	8\$000
praticantes de varios officios, diaria até.....	6\$000
aprendizes de varios officios, diaria até.....	5\$000
serventes, diaria até.....	5\$000
guardas, diaria até.....	5\$000
jornaleiros, diaria até.....	5\$000

4ª DIVISÃO

Via-permanente e edificios

Serviço Central:

1 chefe da via-permanente.....	1:200\$000
1 ajudante.....	800\$000
3 engenheiros-residentes.....	600\$000
2 primeiros escripturarios.....	400\$000
2 segundos escripturarios.....	300\$000
3 amanuenses.....	200\$000
2 desenhistas.....	400\$000
1 servente, diaria até.....	5\$000

Linha, edificios e dependencias

1 conductor geral de obras.....	500\$000
2 conductores.....	400\$000
3 mestres de linha.....	350\$000

	Vencimentos mensaes
feitores, diaria até.	7\$000
mestres de officio, diaria até.	12\$000
pedreiros, diaria até.	8\$000
canteiros, diaria até.	9\$000
cavouqueiros, diaria até.	6\$000
carpinteiros, diaria até.	8\$000
ferreiros, diaria até.	7\$000
latoeiros, diaria até.	9\$000
pintores, diaria até.	8\$000
bombeiros, diaria até.	5\$000
trabalhadores e serventes, diarias até.	4\$500
2 motoristas, diaria até.	10\$000

OBSERVAÇÕES

1ª — A despeza mensal de administração geral, commum ás linhas de concessão e á Estrada de Ferro do Paraná, quer do pessoal, quer do material, será repartida proporcionalmente á receita e á extensão de cada linha e da estrada arrendada, conforme as seguintes formulas:

$$d = \frac{Drc}{rc + r'c' + r''c'' + \dots}$$

$$d' = \frac{D'r'c}{rc + r'c' + r''c'' + \dots}$$

$$d'' = \frac{D''r''c}{rc + r'c' + r''c'' + \dots}$$

sendo:

d, d', d'' ... a parte proporcional da despeza commum, relativa a cada linha de concessão e á estrada arrendada;

D ... a somma destas partes proporçionaes, igual á despeza commum;

r, r', r'' ... a receita de cada linha e da estrada arrendada;

c, c', c'' ... o comprimento de cada linha e da estrada arrendada.

2ª — Para determinar o comprimento de cada linha, tomar-se ha sempre em consideração o tempo durante o qual se realizar o trafego dos novos trechos no respectivo semestre, isto é, a extensão média em trafego no mesmo semestre.

3ª — As despezas da linha de Serrinha a Nova Restinga, que não puderem ser apuradas directamente, por se acharem englobadas com

as da Estrada de Ferro do Paraná, serão discriminadas mediante as regras seguintes:

I, as despesas relativas aos materiaes de locomoção, em cada mez, serão repartidas entre aquella linha e a arrendada, dividindo o peso bruto transportado naquella pelo total do peso bruto transportado em ambas multiplicado pelo total das despesas communs da locomoção;

II, na discriminação das restantes despesas communs ás duas estradas, serão observadas as formulas da observação 1^a, ficando, porém, entendido que o preço do arrendamento não será computado nas despesas communs e submittendo-se qualquer duvida que surja a respeito dessa discriminação á decisão da Inspectoria Federal das Estradas.

4^a—Será computada por conta do custeio das linhas de concessão, como despesa com a administração superior da companhia, a verba de 20:880\$ por semestre, repartida entre ellas pelas formulas acima estabelecidas, deduzindo a respectiva quota do total do capítulo VIII da tabella de preços de unidades, approvada pelo decreto n. 3.808 de 15 de outubro de 1900.

5^a—Os inspectores geraes das linhas de concessão poderão, a juizo da companhia, accumular o exercicio de seus cargos com o de cargos semelhantes na Estrada de Ferro do Paraná, correndo por conta desta um terço dos respectivos vencimentos e sendo os dous terços restantes repartidos pelas outras estradas, de accordo com as formulas anteriormente estabelecidas; fóra deste caso, porém, não poderá haver accumulção de cargos entre os funcionarios da administração geral e os privativos de cada linha, devendo estes ter a sua residencia effectiva no logar ou zona correspondente aos seus empregos e podendo a fiscalização intervir quando verificar que a accumulção de funcções tem por fim alliviar a estrada arrendada em detrimento das outras.

6^a—Ao agente da estação, que accumular as funcções de telegraphista, a administração poderá abonar 30 % dos vencimentos referentes ao cargo que accumular.

7^a—A substituição temporaria de empregados se fará, a arbitrio da administração, por outros empregados da mesma linha, observadas as seguintes regras:

I, aos substitutos dos chefes de divisão poderá ser abonada, além dos vencimentos que já perceberam, até 20 % dos do substituido;

II, na substituição dos restantes empregados as gratificações abonadas aos substitutos adicionadas aos seus vencimentos não poderão ultrapassar os vencimentos dos substituidos.

8^a—A secção de estatistica fornecerá sempre, com a devida presteza e exactidão, todos os esclarecimentos e informações que lhes forem exigidos, na conformidade dos regulamentos e contractos em vigor, devendo organizar os respectivos serviços, de modo que attenda rigorosamente aos questionarios estatísticos, quadros demonstrativos ou quaesquer modelos dados pela Inspectoria Federal das Estradas ou directamente pela fiscalização.

9^a—Aos empregados, quando em serviço fóra da séde de seus empregos, poderão ser abonadas diarias nas condições seguintes:

I, ao director, sub-director, inspectores geraes, chefes de divisão e de secção, até 15\$000;

II, ao pessoal das agencias e das officinas, quando removidos temporariamente, e segundo sua categoria, até 6\$000;

III, aos demais funcionarios, conforme sua categoria, de 5\$ a 10\$000;

IV, o abono das diarias será feito pelo numero effectivo de dias de ausencia da séde do emprego, incluidos os da partida e do regresso, em serviço exclusivo nas linhas da rêde, dentro dos limites seguintes:

a) nenhum empregado poderá gosar dos referidos abonos por mais de 15 dias em cada mez, salvo em casos excepçionaes, justificados perante a fiscalização;

b) não poderá ser concedida aos ditos empregados outra ajuda de custo, pagamento de despezas de viagem, ou qualquer outro subsidio ou gratificação pelos alludidos serviços, além das diarias fixadas;

c) as despezas com as diarias serão justificadas, para o effecto do seu reconhecimento, mediante attestado do director para os inspectores geraes e chefes de divisão e destes para os funcionarios das demais categorias.

10^a—Excepçionalmente, por motivo justificado perante a fiscalização, poderá ser considerado como serviço extraordinario o trabalho nocturno realizado, entre as 19 horas de um dia e ás 4 horas do seguinte, pagando-se cada hora de serviço a mais do tempo regulamentar á razão de um quinto dos vencimentos ou salarios diurnos, correspondendo aquelles á trigesima parte dos vencimentos mensaes.

11^a—A companhia fica autorizada:

I, a conceder a todos os seus empregados, quer titulados, quer jornaleiros, com mais de um anno de serviço, que por seus meritos, actividade, zelo e assiduidade nos serviços a seu cargo se mostrarem dignos desse favor, uma licença annual, até oito dias, com os respectivos vencimentos, quando as exigencias do serviço o permittirem;

II, a abonar aos empregados, titulados ou jornaleiros, em caso de doença resultante de qualquer accidente no trabalho, ou ás respectivas familias no caso de morte, um auxilio diario, por tempo razoavel nunca superior aos vencimentos ou salarios dos referidos empregados;

III, a abonar aos mesmos empregados, em caso de doença resultante de outras causas, por prazo não superior a seis mezes, um terço dos seus respectivos vencimentos.

12^a—A administração, em caso de necessidade, poderá reduzir o numero de empregados de uma divisão, para augmentar os das mesmas categorias em qualquer outra, privativos, porém, da mesma

linha, contanto que o numero total e a respectiva despeza se mantenham dentro dos limites do presente quadro, submettendo o seu acto ao juizo da Fiscalização.

13ª—Para o serviço da conservação regular de cada linha se contará, como maximo, um trabalhador por kilometro, um feitor por trecho de seis kilometros e um mestre de linha por secção de cincoenta kilometros; podendo o referido pessoal ser augmentado em casos excepcionaes, a juizo da Fiscalização.

14ª—Para a prestação de contas ao Governo as folhas de pagamento, quanto as diversas divisões e categorias de pessoal, serão rigorosamente organizadas de accôrdo com o presente quadro, de modo a evitar duvidas no reconhecimento das respectivas despezas.

15ª—O numero de empregados especificados neste quadro, bem como os respectivos vencimentos, quer mensaes, quer diarios, serão considerados maximos, que se não poderão exceder sem prévia autorização do Governo, salvo no caso previsto na 13ª observação, sendo defeso á companhia servir-se do disposto nas observações 9ª e 10ª para augmentar, indirectamente, os vencimentos ou gratificações nellas indicadas, desvirtuando assim os fins para que foram estabelecidas; deixando de ser reconhecidas e apuradas as respectivas despezas desde que a Fiscalização verifique qualquer infração neste sentido.

16ª—Será preenchido de accôrdo com as necessidades do serviço o pessoal do presente quadro, o qual se reputará em vigor desde o dia 1 de janeiro de 1916.

Directoria Geral de Viação, Rio de Janeiro, 9 de agosto de 1916. — Affonso G. C. Maciel, Director Geral.

AVISO N. 175 — DE 9 DE AGOSTO DE 1916

Instrucções para o despacho de assucar na Rêde de Viação Bahiana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 175 — Rio de Janeiro, 9 de agosto de 1916.

Em solução ao assumpto do telegramma e da representação da Associação Commercial da Bahia, relativo ao modo por que é pela *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, applicada a tarifa especial A para o transporte de assucar não refinado, nas linhas da Rêde de Viação da Bahia, da qual é a mesma companhia arrendataria, declaro-vos, attendendo ás informações constantes do vosso officio n. 459/S, de 22 de julho ultimo, que resolvo approvar as instrucções abaixo transcriptas, para o despacho de assucar, de conformidade com as tarifas em vigor na mencionada rêde:

I. Só pode ser classificado na tarifa 7 o assucar refinado, seja qual for a côr ou qualidade.

II. O assucar moido, triturado ou pulverizado, não sendo assucar refinado, não pode em consequencia ser classificado na tarifa 7 esim na tarifa especial A:

III. Só tem direito a gosar do frete convencional, para longas distancias, de que trata a mesma tarifa A, o assucar bruto de usina do Estado (assucar grosso, humido e de côr escura) e o mascavo de qualquer procedencia, quer seja mascavinho, mascavo bom, regular ou superior.

IV. O assucar crystalizado, seja qual fôr a côr ou qualidade, não sendo assucar refinado, só pode ser classificado na tarifa especial A, mas não gosa, entretanto, do frete convencional a longa distancia desta mesma tarifa, porque, como assucar crystalizado, não pode ser equiparado ao assucar mascavo e muito menos ao assucar bruto.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 177 — DE 14 DE AGOSTO DE 1916

Approva o projecto de plataforma coberta para ser construida ao lado do escriptorio central da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 177 — Rio de Janeiro, 14 de agosto de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia de Viação e Construções, empreiteira e arrendataria da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, e de accôrdo com a informação que prestastes em officio n. 481/S, de 31 de julho ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que ficam approvedos o projecto e respectivo orçamento, na importancia de 6:470\$033, para a construção de uma plataforma coberta ao lado do escriptorio central da Companhia, na cidade de Natal.

Junto vos devolvo, devidamente rubricadas, as segundas e terceiras vias dos alludidos projecto e orçamento, com as modificações feitas a tinta carmin por essa Inspectoria.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 178 — DE 16 DE AGOSTO DE 1916

Approva o projecto de um desvio no kilometro 176 do ramal de Itararé da *Sorocabana Railway*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 178 — Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1916.

Attendendo ao que requereu a *Sorocabana Railway Company*, e de accôrdo com as informações que prestastes em officio numero 482/S, de 31 de julho findo, resolvo approvar o projecto e orçamento, na importancia de 564\$109, apresentados para a construção de um desvio no kilometro 176 do ramal de Itararé, correndo a respectiva despeza por conta do custeio da mesma estrada. Junto vos é devolvida, devidamente rubricada, a segunda via do referido projecto e orçamento.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 179 — DE 16 DE AGOSTO DE 1916

Approva o projecto de um desvio na Estação de Itapetininga da *Sorocabana Railway*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 179 — Rio de Janeiro, 16 de agosto de 1916.

Attendendo ao que solicitou a *Sorocabana Railway Company*, e á vista das informações que prestastes em officio n. 486/S, de 2 do corrente, resolvo approvar a planta e orçamento, na importancia de 1.762\$134, para a construção de um desvio na estação de Itapetininga, devendo a despeza com a respectiva obra correr por conta do interessado, que se obrigará, por meio de um termo ou contracto, a conceder permissão áquella companhia para do mesmo se utilizar no serviço geral do trafego da estrada.

Junto vos são devolvidas, devidamente rubricadas, as segundas vias da mencionada planta e orçamento.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

PORTARIA — DE 25 DE AGOSTO DE 1916

Approva o quadro do pessoal e respectivos vencimentos para o novo trecho de ramal de Tibagy, na E. F. Sorocabana, além da estação João Ramalho.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo ao que requereu o Governo do Estado de S. Paulo, resolve approvar, para o novo trecho do ramal de Tibagy, na Estrada de Ferro Sorocabada, além da estação João Ramalho, com a extensão de 15k,833, e comprehendendo a estação de Rancharia, situada no kilometro 715,488 de S. Paulo o quadro do pessoal e respectivos vencimentos que com esta baixa, rubricado pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1916.

A. Tavares de Lyra.

Quadro do pessoal e respectivos vencimentos a que se refere a portaria desta data

N.	Categoria	Vencimentos mensal diario
	Trafego:	
	Pessoal da estação de Rancharia:	
1	agente.	150\$000 —
1	telegraphista.	90\$000 —
1	portador.	80\$000 —
1	guarda-chaves.	90\$000 —
	Linha:	
3	feitores.	— 3\$800
3	encarregados.	— 3\$100
9	trabalhadores.	— 3\$000

Tracção:

Não haverá acrescimo de pessoal.

Directoria Geral de Viação, 25 de agosto de 1916. — Affonso G. C. Maciel, Director Geral.

AVISO N. 182 — DE 25 DE AGOSTO DE 1916

Autoriza a abertura ao trafego do trecho do ramal de Tibagy, além da estação de João Ramalho, E. de F. Sorocabana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 182 — Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo á solicitação constante do officio da Secretaria de Agricultura do Estado de S. Paulo, n. 1.712, de 1 do corrente mez, sobre o qual informastes em data de 19 deste, resolvo autorizar a abertura, ao trafego publico, do novo trecho do ramal de Tibagy, Estarda de Ferro Sorocabana, além da estação de João Ramalho, com a extensão de 15k,833, e comprehendendo a estação de Rancharia, situada no kilometro 715,488, de S. Paulo, sob o mesmo regimen de tarifas, vigente em todas as linhas da referida estrada, e com observancia do horario proposto pela dita secretaria e cuja 2ª via vos é devolvida, rubricada pelo director geral da Viação desta Secretaria de Estado, sendo o quadro do pessoal e respectivos vencimentos approved por portaria desta data.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 183 — DE 25 DE AGOSTO DE 1916

Approva o projecto de modificação da linha no kilometro 260,800, na linha de Baurú a Itapura para o estabelecimento da estação de Beriguy.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 183 — Rio de Janeiro, 25 de agosto de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, e de accordo com as informações a respeito prestadas em vosso officio n. 526/S, de 19 do corrente mez, approvo a planta, o perfil e orçamento, na importancia de 4:532:\$662, das modificações que aquella companhia pretende fazer no kilometro 260,800 de sua linha ferrea de Baurú a Itapura, para o estabelecimento da estação de Beriguy, devendo a alludida importancia ser levada á conta do custeio da referida linha, na conformidade do aviso n. 16, de 28 de janeiro do corrente anno.

Junto vos são devolvidas as segundas e terceiras vias da planta, perfil e orçamento alludidos, rubricados pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.175 — DE 30 DE AGOSTO DE 1916

Concede autorização a *The San Paulo (Brazilian) Railway Company, Limited*, para continuar a funcionar na Republica.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, atendendo ao que requereu *The San Paulo (Brazilian) Railway Company, Limited*, autorizada a funcionar no Brasil pelos decretos ns. 759, de 26 de abril de 1856; 2.499, de 20 de outubro de 1859, 2.569, de 7 de abril de 1860; 2.601, de 6 de junho de 1860; 5.519, de 18 de abril de 1905, e 11.571, de 5 de maio de 1915, e devidamente representada, decreta:

Artigo unico. E' concedida autorização a *The San Paulo (Brazilian) Railway Company, Limited*, para continuar a funcionar na Republica com as alterações feitas em seus estatutos, sob as mesmas clausulas que acompanharam o citado decreto n. 11.571, ficando, porém, a mesma companhia obrigada a cumprir as formalidades exigidas pela legislação em vigor.

Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENOSLAU BRAZ P. GOMES.
José Rufino Beserra Cavalcanti.

DECRETO N. 12.183 — DE 30 DE AGOSTO DE 1916 (*)

Approva as clausulas para a revisão do contracto celebrado entre o Governo da União e a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, de acôrdo com o decreto n. 7.562, de 23 de setembro de 1909.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização constante do art. 88, n. III, da lei numero 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, e tendo em vista o que lhe expoz o Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, decreta:

Art. 1º. Ficam approvadas, para a revisão do contracto referente á linha de viação ferrea que, de accôrdo com o decreto n. 7.562, de 23 de setembro de 1909, foi celebrado entre o Governo da União e a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, as clausulas que com este baixam, assignadas pelo referido ministro de Estado.

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 29 de setembro de 1916, no livro n. 16, de contractos "Estradas de Ferro", pag. 112.

Art. 2º. Ficará sem effeito este decreto si o respectivo termo de contracto não fôr assignado pela companhia até 30 de setembro do corrente anno.

Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

Clausulas a que se refere o decreto n. 12.183, desta data

CAPITULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

I

O presente contracto tem por fim rever o contracto referente á linha de viação ferrea que, de accôrdo com o decreto n. 7.562, de 23 de setembro de 1909, foi celebrado entre o Governo da União e a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, passando a concessão da mesma linha a ser regulada unicamente por este contracto.

§ 1º. Os casos omissos neste contracto serão regidos pela legislação civil e administrativa do Brasil, quer nas relações da companhia com o Governo, quer nas suas relações com particulares.

§ 2º. As duvidas e questões que se suscitarem entre o Governo e a companhia sobre a intelligencia e applicação das clausulas deste contracto serão, na falta de accôrdo, definitivamente decididas, segundo as fórmulas legais, por arbitros, um dos quaes nomeado pelo Governo, outro pela companhia, e um terceiro para desempatar, préviamente escolhido pelos dous, ou por elles sorteado, na falta de accôrdo, entre dous nomes respectivamente indicados pelas partes. Fica, porém, entendido que os casos previstos ou resolvidos nas clausulas seguintes, como os de multa, rescisão e outros, de decisão soberana do Governo, estão excluidos do disposto neste parographo.

§ 3º. As duvidas ou questões que se suscitarem, estranhas á intelligencia das clausulas contractuaes, serão julgadas de harmonia com a legislação brasileira, pelos tribunaes brasileiros.

§ 4º. A companhia, organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante e domicilio legal no Brasil; e o fóro para todas as questões judiciaes, em que a mesma seja autora ou ré, será o federal.

§ 5º. A companhia desiste toda e qualquer reclamação ou indemnização que possam ser determinadas por actos ou factos do Governo anteriores ao presente contracto.

§ 6º. A companhia não poderá transferir o presente contracto de construção e de arrendamento ou parte delle, sem prévia

autorização do Governo, sendo porém, permitido á companhia, independentemente de autorização, sub-empregar a execução de qualquer das obras ou fornecimento do material, no todo ou em parte, mantida porém a responsabilidade da mesma companhia, sendo esta, por seus representantes legalmente constituídos, a unica admittida a tratar com o Governo.

Caso a companhia julgue conveniente usar desta faculdade, deverá participar á Inspectoria Federal das Estradas, opportunamente, o numero e a natureza das obras cuja construção pretende executar por contracto de sub-empregada, bem como o nome ou os nomes dos sub-empregados, que, entretanto, serão considerados para todos os effeitos como meros agentes ou prepostos da companhia, que, portanto, ficará sendo a unica responsavel perante o Governo por tudo quanto fizerem os ditos sub-empregados, e tambem por tudo que disser respeito ao trabalho destes, inclusive o pessoal operario e o pagamento dos respectivos salarios.

II

A revisão do contracto tem por objecto:

1º. Limitar os trabalhos de construção da Estrada de Ffreo de Goyaz aos que forem necessarios para a conclusão das seguintes secções de linhas já em construção:

- a) de S. Pedro de Alcantara até Catalão;
- b) da estação de Roncador até a estação Tavares;
- c) do ramal de S. Pedro de Alcantara a Uberaba.

2º. O arrendamento dos trechos da mesma estrada, actualmente em trafego:

- a) de Formiga a S. Pedro de Alcantara;
- b) de Catalão á estação do Roncador;
- c) do ramal de Araguary; e bem assim dos novos trechos construidos, á medida que forem sendo accetos pelo Governo para serem entregues ao trafego.

III

Afim de assegurar a fiel execução do contracto, obriga-se a companhia:

1º, a ter os empregados necessarios á execução dos trabalhos, a juizo do Governo;

2º, a dispensar, quando lhe for exigido pelo Governo, qualquer empregado ou sub-empregado que praticar actos contrarios á disciplina e á boa ordem, ou commetter grave erro de officio prejudicial á execução dos trabalhos;

3º, a fazer o pagamento dos salarios do pessoal operario em serviço nas linhas em trafego e nas diversas obras de construção da estrada, mesmo daquellas submittidas ao regimen de sub-

empreitada, em épocas regulares e dentro do prazo nunca superior a 60 dias, sob pena de ser feito pelo Governo, que descontará a referida importância dos pagamentos que tem de ser feitos á companhia, na conformidade da clausula 7, ou da caução de que trata a clausula 8;

4º, a observar fielmente, em tudo que disser respeito á parte technica das obras, as especificações para o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil, approvadas por portarias de 22 de dezembro de 1903 e 25 de junho de 1905, e as condições especiaes que o Governo, salvo no que fôr contrario ao presente contracto, se reserva o direito de estabelecer para as obras e trabalhos, bem como para o material;

5º, a submeter-se á fiscalização que o Governo julgar conveniente, de accôrdo com as instrucções que para esse fim expedir.

CAPITULO II

PRAZOS PARA CONSTRUÇÃO E PAGAMENTOS

IV

A companhia obriga-se a concluir e entregar ao transitto publico as linhas mencionadas na clausula II, dentro dos seguintes prazos:

1º, o trecho de S. Pedro de Alcantara a Lavrinhas, até 30 de novembro de 1916; o de Lavrinhas á cidade do Patrocínio, até 15 de março de 1917; o de Patrocínio a Monte Carmello, até 31 de agosto de 1917;

2º, a ligação de Monte Carmello a Catalão, até 28 de fevereiro de 1919;

3º, o prolongamento de Roncador á estação Tavares, até 28 de fevereiro de 1918;

4º, no ramal de S. Pedro de Alcantara a Uberaba — de São Pedro de Alcantara a Araxá, até 31 de agosto de 1918, e de Araxá a Uberaba, até 31 de agosto de 1919.

V

O Governo pagará á companhia pelas obras necessarias para a conclusão das linhas descriptas no n. 1 da clausula 2 o preço global de 9.914.061\$135, ouro, equivalente á somma do saldo restante do empréstimo de 100.000.000 de francos, emittido de accôrdo com a autorização constante do decreto n. 7.877, de 28 de fevereiro de 1910, saldo este na importância de 7.462:504\$030, ouro, e mais a quantia de 2.451:557\$105, ouro, de que a companhia pelo presente contracto se reconhece devedora ao Governo e proveniente das seguintes verbas: 1º, pelo saldo devedor do adiantamento de 10.000.000 de francos, que lhe foi feito pelo Ministério da Fazenda, em virtude de requisição do Ministério da Viação e Obras Publicas por aviso n. 1.038, de 16 de maio de 1910, 811:431\$863, ouro; 2º importância não descontada, na forma

do disposto na clausula V do contracto de 25 de outubro de 1909 e art. 2º do decreto n. 7.878, de 28 de fevereiro de 1910, na conta de construcção cujo pagamento foi requisitado por aviso n. 2.438, de 22 de novembro de 1910, 65:125\$242, ouro; 3º, pelo custo de 50 kilometros de estradas cujas despezas de construcção foram indevidamente lançadas nas contas das linhas construidas por empreitada e pagas pelo Governo, 1.575:000\$000.

VI

Para o effeito do pagamento a que se refere a clausula precedente, as linhas a concluir serão subdivididas nas esguintas seções, com os preços correspondentes:

1. S. Pedro de Alcantara a Lavrinhas.....	215:078\$969
2. Lavrinhas a Patrocínio.....	734:516\$357
3. Patrocínio a Monte Carmello.....	1.374:095\$227
4. Monte Carmello ao rio Paranahyba.....	2.316:925\$569
5. Rio Paranahyba, inclusive a ponte sobre este rio, até Catalão.....	555:173\$662
6. Roncador á estação Tavares.....	4.017:271\$351
7. Ramal de S. Pedro de Alcantara a Uberaba:	
a) S. Pedro a Coronel Aguiar.....	667:712\$922
b) Coronel Aguiar a Tamanduá.....	569:101\$501
c) Tamanduá a Araxá.....	335:261\$985
d) Araxá a Capivara.....	239:912\$246
e) Capivara a Morrinhos.....	235:423\$421
f) Morrinhos a Areião.....	690:871\$556
g) Areião a Santa Juliana.....	223:586\$856
h) Santa Juliana a Capão dos Porcos.....	352:928\$107
i) Capão dos Porcos a Rio Claro.....	202:093\$075
j) Rio Claro a Uberaba.....	184:108\$331
Somma.....	9:914:061\$135

VII

Os pagamentos serão feitos, em relação a cada uma das seções a que se refere a clausula precedente, pelos preços nella estabelecidos por trechos successivos de estação a estação, e proporcionalmente á extensão de cada trecho, á medida que a companhia entregar ao Governo o trecho inteiramente concluido e aparelhado, com o respectivo material fixo e rodante para ser dado ao transitto publico.

De cada pagamento serão descontados 24,72 % para o pagamento do debito da companhia a que se refere a clausula V.

VIII

Para garantia da execução do contracto continuará em deposito no Thesouro Nacional a somma de 1.051:439\$120, ouro,

retida, até a presente data, como caução, de accôrdo com a clausula V do contracto de 25 de outubro de 1909.

Verificada a fiel execução do contracto, na parte relativa á construcção, a caução será entregue depois do ultimo pagamento, della deduzida, porém, a importancia de 650:000\$, papel, que continuará retida como garantia da execução do contracto de arrendamento.

IX

O Governo assume a responsabilidade da divida hypothecaria da companhia, do valor nominal de 25.000.000 de francos, constituida de 50.000 obrigações do juro de 5 %, e contrahida pela mesma para a construcção do trecho de 250 kilometros, construido sob o regimen da garantia de juros estabelecido pelos contractos autorizados pelos decretos ns. 5.349, de 18 de outubro de 1904, e 6.438, de 27 de março de 1907.

Em compensação, sem outros onus para o Governo, passa desde já á plena propriedade da União o referido trecho de 250 kilometros de estrada, cessando desde 1 de julho do corrente anno o pagamento da alludida garantia de juros.

CAPITULO III

DOS FAVORES CONCEDIDOS Á COMPANHIA

X

É concedido á companhia o direito de desapropriar, na forma da legislação em vigor, os terrenos, predios e bemfeitorias, de dominio particular, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos.

Parapho unico. Ficando de nenhum effeito a isenção de direitos aduaneiros, de que gosava a companhia pelos seus contractos anteriores, esta pagará, a contar da vigencia do presente, a taxa de 12 % *ad-valorem* sobre todos os materiaes que importar para serem applicados na construcção e no custeio das linhas durante o prazo do arrendamento.

Cessará o favor desde que se prove que a companhia alienou, por qualquer titulo, sem que precedesse licença do Ministerio da Viação e Obras Publicas e pagamento dos respectivos direitos, objectos importados com a concessão da referida taxa de 12 %. E, além disso, a companhia fica sujeita a recolher aos cofres publicos a importancia dos direitos sobre os objectos e as multas comminadas nos regulamentos fiscaes.

XI

No caso do Governo resolver, a qualquer tempo, dentro do prazo do arrendamento, construir o prolongamento da estrada desde a estação Tavares até a cidade de Goyaz, a companhia terá direito á construcção do dito prolongamento, obedecendo ás condições technicas estabelecidas neste contracto e não podendo o

respectivo custo exceder ao que corresponder a 30:076\$, ouro, por kilomero.

§ 1º. A medida que for sendo construido cada trecho do referido prolongamento e entregue ao transitio publico, será o mesmo incorporado ás linhas ora arrendadas, ficando subordinado ao regimen estabelecido no contracto.

§ 2º. A companhia terá tambem preferencia para a construcção, uso e gozo de outros prolongamentos e ramaes, em igualdade de condições com outros concurrentes.

DA ZONA PRIVILEGIADA

XII

Durante o tempo do arrendamento, o Governo não concederá nenhuma estrada de ferro dentro de uma zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada de mesma direcção desta. O Governo reserva-se o direito de conceder estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se e até cruzar a linha concedida, comtanto que, dentro da referida zona, não recebam generos ou passageiros.

§ 1º. A zona urbana não é privilegiada.

§ 2º. O Governo poderá fazer concessão de ramaes para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha arrendada, sem que a companhia tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação.

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

CAPITULO IV

DA CONSTRUCCÃO DA ESTRADA E SEU APPARELHAMENTO

XIII

As linhas a que se refere este contracto serão construidas de accordo com os estudos definitivos já approvados, salvo as modificações que forem autorizadas pelo Governo, para o fim de diminuir a extensão das linhas ou melhorar as condições technicas das mesmas.

§ 1º. Antes de iniciar a construcção ou de reencetar os trabalhos, ora paralyzados, de qualquer secção, a companhia fica obrigada a submitter á approvação da Inspectoria Federal das Estradas o perfil da linha locada, por trechos de linha comprehendidos entre duas estações consecutivas, com a indicação do *grade* do projecto e dos elementos da planta respectiva, bem como o de detalhe necessarios á construcção dos edificios e obras de arte, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros e tunneis, com todas as informações e esclarecimentos acerca da natureza do terreno em que serão construidas, considerando-se approvados, por

omissão, si, passados 15 dias, a companhia não tiver solução da fiscalização, e sendo a companhia obrigada a executar quaesquer modificações que a dita fiscalização tenha exigido, sob pena de serem as mesmas executadas pelo Governo, por conta da companhia.

§ 2º. Fica entendido que o exame da inspectoría deve versar sobre si os projectos estão de accôrdo com os estudos approvados e se satisfazem as necessarias condições de segurança e estabilidade.

XIV

Os estudos que tenham de ser executados, de accôrdo com a clausula precedente, constarão dos seguintes documentos:

1º — Planta geral da linha e um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem. O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nível equidistantes de tres metros; e, bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos e, sempre que for possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas, contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos e, bem assim, a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas. O perfil longitudinal será na escala de 1:400 para as alturas e de 1:4000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos côrtes e afeiros; indicará por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

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

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

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

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

2º — Perfis transversaes na escala de 1:200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

3º — Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptados.

Estes projectos compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinas na escala de 1:200.

4º — Plantas de todas as propriedades que fôr necessario adquirir por meio de desapropriação;

5º — Relação das pontes, viaductos, pontilhões e boeiros, com as principaes dimensões, posição na linha, systema de construção e quantidade de obras;

6º — Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel e bem assim das distancias médias do transporte;

7º — Tabellas dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas, e inclinação e extensão das declividades;

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

9º — Tabella dos preços compostos e elementares em que se basear o orçamento;

10 — Orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

I — Estudos definitivos e locação da linha;

II — Movimento de terras;

III — Obras de arte correntes;

IV — Obras de arte especiaes;

V — Superstructuras das pontes;

VI — Via permanente;

VII — Estações e edificios, orçada cada uma separadamente, com os accessorios necessarios, officinas e abrigos de machinas e de carros;

VIII — Material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;

IX — Telegrapho electrico;

X — Administração, direcção e condução dos trabalhos de construção;

XI — Relatorio geral e memoria descriptiva, não somente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas também da zona mais directamente interessada, sendo nelles expostos, com a possível exactidão:

a) a estatistica da população e da produção;

b) o trafego provavel da estrada;

c) o estado e a fertilidade dos terrenos atravessados e sua aptidão para as diversas culturas;

d) as riquezas florestaes e mineraes;

e) os terrenos devolutos;

f) a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes;

g) os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir;

h) os pontos mais convenientes para estações.

XV

A estrada será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares necessarios para o desenvolvimento dos trens.

§ 1º. A distancia entre as faces internas dos trilhos será de

um metro, augmentada da sobrelargura nas curvas e da folga necessaria para o perfeito rolamento dos vehiculos.

§ 2º. As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

§ 3º. As valletas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

§ 4º. A inclinação dos taludes dos córtes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

XVI

A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma dellas, uniformizar as condições technicas, de modo a effectuar-se o melhor aproveitamento da força dos motores.

§ 1º. Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel, sendo o raio minimo de 150 metros, quando fôr indispensavel para evitar obras de custo excepcional.

§ 2º. As curvas dirigidas em sentido contrario deverão ser separadas por uma tangente de 30 metros pelo menos.

§ 3º. A declividade maxima será de 2,5 %, limite que só será attingido em casos excepcionaes, de modo, porém, que nunca seja excedido este valor de 2,5 % na rampa ficticia obtida pela combinação da declividade e da curvatura.

§ 4º. Nos tunneis e nas curvas de pequeno raio se evitará o mais possivel o emprego de fortes declividades.

§ 5º. Sobre as grandes pontes e viaductos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequeno raio ou as fortes declividades.

§ 6º. As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes. Toda rampa seguida de contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos.

§ 7º. As paradas e estações serão situadas sobre porção de linha em recta e de nivel.

XVII

A companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios para que a estrada não erie obstaculo algum ao escoamento das aguas, e para que a direcção das outras vias de communicação existentes só receba as modificações indispensaveis, previamente autorizadas pelo Governo.

§ 1º. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores ou, quando absolutamente não se possam fazer por outro modo, de nivel construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que aos mesmos cruzamentos tornarem necessarias e ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas, durante o dia e a noite. Terá neste caso, a companhia, o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos com o fim de di-

minuir o seu numero, precedendo licença do Governo, e, quando fôr de direito, do municipio, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 2º. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinaria, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes e a que deverá haver entre os parapetos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

§ 3º. Nos cruzamentos de nivel haverá cancelas ou barreiras para cedarem, durante a passagem dos trens, a circulação da via ordinaria, si esta fôr nas proximidades das povoações, ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, que poderá tambem exigir uma casa de guarda, sempre que o julgar necessario; e os trilhos serão collocados sem saliencia, nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçarem a circulação da quaesquer vehiculos.

§ 4º. O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45º.

§ 5º. A companhia executará igualmente as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permitirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

§ 6º. A estrada não poderá impedir ou embaraçar a navegação dos rios ou canaes, devendo, por isso, as pontes ou viaductos ter a devida capacidade.

XVIII

Nos tunneis, assim como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre, nunca menor de um metro e 50 centímetros, de cada lado dos trilhos, e no interior dos tunneis, nichos de abrigo, de distancia em distancia.

Paragrapho unico. As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeto de alvenaria de dous metros de altura; e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

XIX

A companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo a obter construções perfeitamente solidas.

§ 1º. O systema e as dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da respectiva execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas por accordo entre a companhia e o Governo, sendo a estrada obrigada a ministrar os apparatus e pessoal necessarios ás sondagens e fincamento das estacas e ensaio, etc.

§ 2º. Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas,

com diversas velocidades, e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias, quanto possível carregados, correndo por conta da companhia todas as despezas.

§ 3º. Si, durante a execução, ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, poderá o Governo exigir da companhia a sua demolição ou reconstrução, total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma, lançando mão, para isso, da caução de que trata a clausula 8.

XX

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

§ 1º. As estações conterão: sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógio, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves e signaes e cercas.

§ 2º. Os edificios das estações e paradas terão dimensões correspondentes á sua importancia, mobílias apropriadas, e, do lado da linha, uma plataforma coberta, para embarque o desembarque de passageiros.

§ 3º. O Governo poderá exigir que a companhia faça, nas estações e paradas, os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, do commercio de industria.

XXI

A conservação dos trechos concluidos correrá por conta da companhia, como constructora das obras, até que sejam acceitas pelo Governo e por este autorizada a respectiva entrega ao trafego, de accordo com o horario proposto pela companhia e sujeito á approvação do Governo.

Terminada a construção de cada trecho da estrada, será elle recebido pelo Governo para ser trafegado, lavrando-se termo minucioso em livro especial que será aberto, rubricado e encerrado pelo chefe da fiscalização, e ficando os mesmos sob o regimen do arrendamento.

XXII

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pela companhia ou por conta della, durante o prazo do contracto, as alterações e obras novas cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XXIII

Um anno depois de concluida a construção de cada uma das secções ou trechos de linhas de que trata a clausula 2, ns. 1º e 2º, a companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de

cada uma dessas secções ou trechos, bem como uma relação dos edificios e obras de arte e um quadro demonstrativo do custo da mesma; e, bem assim, de toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior, á medida que forem sendo feitas.

XXIV

O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (*tenders*), carros de primeira e segunda classes para passageiros, carros dormitorios, carros restaurantes, carros especiaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado e lastro, vagões frigorificos, e finalmente vagões para a condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approved pelo Governo.

§ 1º. Todo o material será construido com os melhoramentos e commodidades que houver o progresso introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro e segundo o typo que fór adoptado de accordo com o Governo, podendo este prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

§ 2º. A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada e que, a juizo do Governo, deva ser aberta ao transitu publico. A companhia fica obrigada, em qualquer época durante o prazo do arrendamento, a augmentar, na proporção julgada conveniente e necessaria pelo Governo, o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões, comprehendidos os vagões frigorificos, os destinados exclusivamente ao transporte do gado em pé, e mais material, desde que este se torne insufficiente, a juizo do Governo, para attender ao desenvolvimento e exigencias do trafego, sendo levadas as respectivas despezas á conta do capital a que se refere a clausula 47.

§ 3º. A companhia incorrerá na multa de 2:000\$ a 5:000\$ por mez de demora, além dos seis mezes que lhe forem concedidos para o augmento do trem rodante referido no paragrapho precedente; e si passados mais seis mezes o dito augmento não tiver sido feito, o Governo fornecerá aquelle material por conta da companhia.

XXV

A companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção da estrada, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparatus electricos pertencentes ao Governo.

CAPITULO V

DO ARRENDAMENTO

XXVI

A estrada de ferro de Formiga á estação Tavares e seus ramaes de Uberaba e Araguary, são arrendadas á Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, até 31 de dezembro de 1970.

XXVII

O arrendamento tem por objecto:

a) as linhas actualmente em trafego de Formiga a São Pedro de Alcantara, de Catalão á estação de Roncador e o ramal de Araguary;

b) as linhas que por força deste contracto a companhia fica obrigada a concluir, a saber: a ligação de S. Pedro de Alcantara a Catalão, o prolongamento de Roncador á estação Tavares e o ramal de S. Pedro de Alcantara a Uberaba;

c) as estações, escriptorios, armazens, depositos, officinas e mais edefícios e dependencias, bem como o correspondente material fixo e rodante.

XXVIII

A companhia, mediante prévia autorização do Governo, poderá construir linhas auxiliares ou duplicar as actuaes em toda a extensão da estrada.

Paragpho unico. Essas novas linhas, cujo valor será levado á conta de capital (clausula 47) pertencerão ao Governo e ficarão immediatamente incorporadas nas linhas arrendadas (clausula 27) e subordinadas ao seu regimen.

XXIX

Ao inventario que tiver sido organizado no acto da accettazione definitiva de cada secção de estrada de ferro pelo Governo, serão acrescentados o material novo e as obras novas e delle deduzido o material imprestavel, a juizo do Governo, que não tiver sido substituido.

XXX

O inventario, a que se refere a clausula precedente, com os acrescimos e deducções que houver soffrido, servirá tambem:

a) para o recebimento da estrada pelo Governo, e sua restituição á companhia, no caso de occupação temporaria;

b) para entrega da mesma estrada ao Governo pela companhia, findo o prazo do arrendamento, ou quando for encampado ou declarado caduco o respectivo contracto.

CAPITULO VI

DO PREÇO DE ARRENDAMENTO

XXXI

O preço do arrendamento constará:

I. Das seguintes contribuições sobre a renda bruta em papel-moeda:

a) 5 % da renda bruta até esta, attingir a 2:500\$000, por kilometro;

b) 10 % do excesso da renda bruta de 2:500\$000 a 4:000\$000 por kilometro;

c) 15 % do excesso da renda bruta de 4:000\$000 a 4:500\$000 por kilometro;

d) 20 % do excesso da renda bruta de 4:500\$000 a 5:000\$000 por kilometro;

e) 25 % do excesso da renda bruta sobre 5:000\$000 por kilometro.

II. Da contribuição de 20 % da renda líquida que exceder a 600.000\$. papel, por anno.

XXXII

A companhia fará os pagamentos das contribuições devidas pelo arrendamento, referidas na clausula precedente, dentro de 10 dias da tomada de contas, sob as penas comminadas na clausula 51.

CAPITULO VII

DA CONSERVAÇÃO DAS ESTRADAS E SEU MATERIAL RODANTE

XXXIII

A companhia é obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo do arrendamento e a manter em estado de poderem perfeitamente preencher o seu destino, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, correndo exclusivamente e sem excepção por conta della, todas as despezas e indemnizações motivadas pela referida conservação.

§ 1º. Verificada a inobservancia desta clausula, a fiscalização marcará prazos para a execução dos serviços necessários em ordem a assegurar a boa conservação das estradas e a regularidade do trafego; e, si a companhia deixar de executar os referidos serviços dentro dos respectivos prazos, incorrerá em multa, sendo-lhe marcados novos prazos pela fiscalização.

§ 2º. Decorridos os novos prazos, de que trata o paragrapho precedente, si a companhia continuar em falta, poderá o Governo decretar a caducidade do contracto ou executar os ditos serviços por conta da companhia, deduzindo o respectivo custo da caução a que se refere a clausula 8.

CAPITULO VIII

DO TRAFEGO DAS ESTRADAS

XXXIV

A companhia submeterá á approvação do Governo, antes do começo do trafego de cada trecho e posteriormente no principio de cada exercicio financeiro do Governo, o quadro dos seus empre-

gados e a tabella dos respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo Governo.

XXXV

A companhia será obrigada a transportar constantemente em suas estradas, com cuidado, exactidão e presteza, os passageiros e suas bagagens, mercadorias, animaes e valores, que para esse fim lhe forem entregues, mediante os preços e condições fixados nas respectivas tarifas e regulamento dos transportes que, propostos pela companhia, forem approvados pelo Governo, resalvando o disposto no § 4º da clausula seguinte, correndo por conta della, exclusivamente, e sem excepção, todas as despesas e indemnizações motivadas pelo trafego das mesmas estradas.

XXXVI

Todo o systema ferro-viario da companhia ficará sujeito ao mesmo regimen de tarifas, que serão differenciaes para todos os transportes, revisias de tres em tres annos pelo menos, e cujos preços não poderão exceder os que, ao tempo da revisão, corresponderem aos transportes pelos meios ordinarios.

§ 1º. Logo que a renda líquida da estrada, em dous annos consecutivos, exceder a 12 % do capital de que trata a clausula 47, o Governo terá o direito de exigir que sejam reduzidas as tarifas de transporte, devendo a redução effectuar-se principalmente por meio de tarifas differenciaes para os grandes percursos e para os generos destinados á lavoura e á exportação.

§ 2º. Além das tarifas geraes de que trata esta clausula, poderá a companhia adoptar, com a prévia approvação do Governo, tarifas especiaes e a preço fixo.

§ 3º. As tarifas approvadas serão affixadas, ou postas á disposição do publico, devidamente impressas, em todas as estações, devendo entrar em vigor dentro dos sessenta dias seguintes á publicação official da sua approvação, sendo o primeiro dia da sua execução annuciado com oito dias, pelo menos, de antecedencia, por meio de avisos expostos nas estações e publicados em jornaes de grande circulação nas regiões servidas pelas estradas.

§ 4º. Desde que, chegada a época de revisão das tarifas, não haja a companhia tomado a iniciativa da proposta, poderá o Governo exigir-a, marcando prazo para a sua apresentação; e, si, dentro deste prazo, não houver a companhia submettido o projecto de revisão, o Governo terá o direito de mandar applicar provisoriamente as tarifas que julgar convenientes até que comecem a vigorar na forma do paragrapho anterior, as que porventura vierem a ser estabelecidas por accódo com a companhia.

XXXVII

A estrada poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas, mas de modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja.

§ 1°. Esta baixa de preços se fará effectiva, com prévio consentimento do Governo, sendo o publico avisado pela forma prescripta no § 3°, da clausula 36.

§ 2°. A proposta da companhia sobre a redução dos preços considerar-se-ha approvada por omissão, si o Governo deixar de pronunciar-se a seu respeito dentro dos 90 dias seguintes á entrega da respectiva petição á fiscalização.

§ 3°. Si a estrada rebaixar os preços das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, poderá o Governo tornar a mesma redução extensiva a todos os transportes pertencentes á mesma classe da tarifa.

§ 4°. Os preços assim reduzidos não tornarão, em caso algum, a ser elevados, sem autorização expressa do Governo, avisando-se o publico pela forma estabelecida no § 3°, da clausula 36.

XXXVIII

A companhia obriga-se a transportar:

§ 1°. Gratuitamente:

1°, os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos agricolas;

2°, as sementes, os adubos chimicos e as plantas enviadas por autoridades federaes, estaduais e municipaes, ou sociedades agricolas, para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores e os animaes reproductores, bem como os objectos destinados a exposições e feiras de interesse publico;

3°, as malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Federal ou ao Estado, sendo os transportes effectuados em carros especialmente adaptados para esse fim;

4°, o pessoal da fiscalização do Governo, quando em serviço na estrada, sua bagagem e objectos do mesmo serviço.

§ 2°. Com abatimento de 50 % sobre os preços das tarifas:

1°, as autoridades, escoltas policiaes e suas respectivas bagagens, quando forem em diligencia;

2°, munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exército e da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectiva bagagem, quando mandados a serviço do Governo a qualquer parte da linha, dada ordem para tal fim pelo mesmo Governo, pelo Governador do Estado ou outras autoridades que para isso forem autorizadas;

3°, todos os generos de qualquer natureza que sejam pelo Governo ou pelo Governador do Estado enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica; bem como materiaes destinados a serviços publicos de aguas e esgotos, installações hydro-electricas e aparelhos aperfeçoados para a industria agricola, pecuaria e mineira.

§ 3º. Serão transportados com abatimento de 15 %:

1º, todos os mais passageiros e cargas do Governo geral ou dos Estados, não especificados acima;

2º, os transportes de materiaes que se destinarem ás obras publicas dos municipios servidos pela estrada e os destinados á construcção e custeio dos ramaes e prolongamento da propria estrada, com excepção das linhas cuja construcção constitue objecto do presente contracto, que terão transporte gratuito.

§ 4º. A companhia poderá conceder, a juizo de sua administração, transporte gratuito ou a preço reduzido ao pessoal da estrada e suas familias, bem como aos indigentes, e em outros casos estabelecidos no regulamento respectivo approved pelo Governo.

§ 5º. Além dos casos previstos nesta clausula não haverá transporte gratuito na estrada.

XXXIX

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, a companhia porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Paragrapho unico. O Governo, si assim o preferir, poderá occupar, temporariamente, na sua totalidade ou em parte, as estradas de ferro, mediante indemnização não superior á média da renda líquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação, ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou á média da renda líquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

XL

Dependerão de approvação do Governo os horarios dos trens de passageiros e mixtos, cuja vigencia será annunciada com oito dias de antecedencia.

Paragrapho unico. A companhia fica obrigada a tomar as providencias que forem necessarias, a juizo do chefe da fiscalização, para que os horarios approved tenham exacto cumprimento.

XLI

O trafego não poderá ser interrompido, total ou parcialmente, salvo caso de força maior, a juizo do Governo; e si fôr por mais de 15 dias consecutivos por motivo não justificado, a juizo do Governo, poderá este, pelo tempo excedente, impôr á companhia uma multa por dia de interrupção igual á trinta por cento (30 %) da renda bruta que tiver sido verificada na mesma data do anno anterior, na estrada ou trecho desta de trafego interrompido, e restabelecer este por conta da companhia occupando para este fim, a mesma estrada, na sua totalidade ou em parte.

Paragrapho unico. Si a companhia não puder tomar de novo a si o trafego, no prazo de tres mezes contados do primeiro dia da interrupção, o Governo tem o direito de declarar caduco o contracto nos termos da clausula 48.

XLII

Salvo autorização especial do Governo, concedida sempre a título provisório, não poderá a companhia empregar lenha como combustível nas estradas.

XLIII

A companhia obriga-se, quando o Governo julgar conveniente, a estabelecer:

a) tráfego mutuo e tarifas differenciaes reciprocas e continuas com as estradas de ferro Oeste de Minas e Central do Brasil e outras empresas ferro-viarias;

b) tráfego mutuo com as empresas de navegação e de transporte por automoveis e outras congeneres, e bem assim com o Telegrapho Nacional;

c) percurso mutuo com as estradas de ferro Oeste de Minas e Central do Brasil e outras a que fôr applicavel, conforme as disposições adoptadas nas estradas de ferro de Santos a Jundiahy e Paulista.

§ 1º. Os accórdos que para esse fim a companhia realizar com as empresas interessadas serão submettidos ao exame e approvação do Governo, que se reserva o direito de modificar as respectivas estipulações, si as considerar offensivas ao interesse publico.

§ 2º. A companhia obriga-se a aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das suas estradas de ferro e das que pertencerem a outra empresa.

CAPITULO IX

DA FISCALIZAÇÃO DO GOVERNO

XLIV

A fiscalização das estradas e dos serviços será feita pelo Governo, por intermedio dos competentes funcionarios, de conformidade com a respectiva legislação.

§ 1º. O Governo poderá, a todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construção, afim de verificar, si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade, bem como, durante o prazo do arrendamento, inspecionar o estado das linhas, suas dependencias e material rodante.

§ 2º. A companhia concorrerá annualmente para as despezas da fiscalização de toda a estrada com a quantia de 25:000\$, que será recolhida ao Thesouro Nacional em prestações semestraes adiantadas até o dia 30 do primeiro mez do semestre a que correspondem.

§ 3º. Os engenheiros fiscaes terão nas estradas os meios de transporte de que houverem mister para o bom exercicio da fiscalização.

Em caso de decarrilamento ou outro qualquer accidente, a companhia fica obrigada a dar immediato conhecimento do facto ao engenheiro fiscal da secção respectiva, facilitando-lhe todos os meios de transporte para o local, afim de que possa o mesmo funcionario ajuizar das causas que determinaram o decarrilamento ou accidente.

XLV

A companhia fica obrigada a cumprir as disposições vigentes do regulamento de 26 de abril de 1857 e do decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que foram ou vierem a ser decretadas para a segurança, policia e trafego da estrada de ferro e prophylaxia nos transportes de animaes, uma vez que as referidas disposições não sejam contrarias ás clausulas do presente contracto.

Parapho unico. A companhia obriga-se igualmente:

a) a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros e documentos, assim da receita e despeza de custeio das estradas e seu movimento, como das despezas a serem levadas á conta do capital a que se refere a clausula 47;

b) a entregar, até o ultimo dia do segundo mez de cada semestre, á fiscalização do Governo, um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos de construcção e da estatística do trafego no semestre anterior, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que houver transportado, com declaração das distancias médias por ellas percorridas; e, bem assim, da receita de cada uma das estações e das estatísticas de passageiros, sendo estes devidamente classificadas, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelo para as informações que a companhia ha de apresentar-lhe regularmente;

c) a prestar todos os mais esclarecimentos e informações que, em relação ao trafego da mesma estrada, lhe forem reclamados pela fiscalização do Governo, ou quaesquer outros agentes deste devidamente autorizados.

CAPITULO X

DA TOMADA DE CONTAS

XLVI

A tomada de contas para pagamento das contribuições de que trata a clausula 31, será feita por processo identico ao que vigora nas estradas de ferro que estão sob o regimen da garantia de juros.

§ 1º. No primeiro semestre de cada anno a renda bruta arrecadada será considerada provisoriamente como a metade da renda bruta annual.

§ 2º. A liquidação definitiva das contribuições devidas á Fazenda Nacional pelo arrendamento da estrada de ferro, far-se-ha na tomada de contas do segundo semestre de cada anno, de accôrdo com a renda bruta de todo o anno.

XLVII

Para os effeitos do contracto de arrendamento, são considerados:

I, como capital:

Uma somma inicial devidamente justificada pela companhia e approvada pelo Governo, não excedente de 500:000\$, e as quantias autorizadas pelo Governo para serem levadas a esta conta, na qual nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda approvação do Governo e represente despeza por elle préviamente autorizada.

II, como renda bruta:

A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes arrecadadas pela companhia.

III, como despesas de custeio:

Todas as que forem relativas ao trafego da estrada de ferro, á conservação ordinaria e extraordinaria da linha, edificios e suas dependencias, á renovação do material fixo e rodante, as resultantes de accidentes na estrada, roubos, incendios, seguro e de todos os casos de força maior; ás de administração, approvadas pelo Governo, e ás de fiscalização por parte deste.

IV, como renda liquida:

A differença entre a renda bruta e as despesas de custeio, augmentadas das contribuições pagas pela companhia como preço de arrendamento, nos termos da clausula 31, n. 1.

§ 1º. Determinar-se-ha a extensão das estradas de ferro arrendadas, para o effeito de fixar a renda bruta média kilometrica, computando-se apenas a distancia real de centro de estação inicial a centro de estação terminal, sem levar em conta os desvios, nem as linhas duplas.

§ 2º. Antes de terminada a construcção da estrada prevalecerá, para o mesmo effeito, a extensão média em trafego durante o anno.

CAPITULO XI

DAS PENALIDADES

XLVIII

O contracto caducará, de pleno direito, e assim será declarado por acto do Governo, independentemente de interpellação ou

acção judicial, sem que a companhia tenha direito a indemnização alguma, em cada um dos seguintes casos, além dos previstos nas clausulas 33 e 41;

1º, si a companhia suspender os trabalhos de construcção, por mais de 15 dias consecutivos, sem consentimento do Governo;

2º, si forem empregados nos trabalhos da estrada operarios em numero tão reduzido que demonstre, a juizo do Governo, desidia da companhia na execucao do contracto ou intencao de não cumpril-o;

3º, si não integrar, no prazo de 10 dias, contados da notificação pela Inspectoria Federal das Estradas, a caução, quando desfalçada;

4º, si não pagar dentro de 30 dias, a contar da expiração do prazo a que se refere a clausula 32, as quotas de arrendamento a que se refere a clausula 31;

5º, si fôr excedido qualquer um dos prazos estipulados neste contracto;

6º, no caso de multas repetidas pela infracção da mesma clausula de contracto.

XLIX

Verificada a caducidade do contracto, em qualquer dos casos a que se refere a clausula precedente, nenhuma indemnização será devida á companhia, além da que corresponder á importancia das obras realizadas nas condições e pelos preços do contracto, cujo pagamento não tenha sido effectuado, perdendo ella além disso, em favor da União, a caução de que trata a clausula 8ª.

L

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impor multa de 500\$ até 10:000\$ e o dobro nas reincidencias.

LI

Ficará a companhia constituída em móra *ipso jure*, e obrigada por isso ao pagamento do juro de 9 % ao anno, si não pagar dentro de 10 dias das tomadas de contas, as quotas de arrendamento de que trata a clausula 31, ou si não pagar dentro de 10 dias do inicio do semestre a respectiva quota de fiscalização de que trata a clausula 44, ou si não pagar dentro de 10 dias da entrega da guia de recolhimento as multas que lhe forem impostas de accôrdo com este contracto.

LII

A renda bruta da companhia e a caução feita como garantia de arrendamento, a que se refere a clausula 8, respondem pelo pagamento das contribuições e multas estipuladas no presente contracto e pelas despezas previstas neste contracto e que o Governo tenha de fazer por conta da companhia.

No caso de atrazo, o pagamento das contribuições e multas será cobrado executivamente, nos termos do art. 52, letras b e c, parte V, do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898.

CAPITULO XII

DA ENCAMPAÇÃO E RESTITUIÇÃO DA ESTRADA

LIII

O Governo poderá fazer a encampação do contracto depois de 31 de dezembro de 1940.

A indemnização corresponderá neste caso a 25 % da renda líquida média annual verificada no ultimo quinquennio, multiplicada pelo numero de annos que faltarem para a terminação do arrendamento e mais o capital fixado nos termos da clausula 47, deduzida, delle a competente amortização, calculada pela formula:

$$A = a \frac{(1,06)^n - 1}{0,06}$$

sendo A o capital primitivo, a a dotação annual da amortização, n o numero de annos do contracto e $\frac{A}{a}$ a taxa de amortização.

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

LIV

As estradas de ferro e todo o seu material, findo o prazo do arrendamento, ou declarado caduco o contracto, nos termos das clausulas precedentes, serão restituídos ao dominio da União, sem indemnização alguma, pelo inventario de que trata a clausula 30, observando-se as regras constantes dos paragraphos seguintes:

§ 1º. Si as linhas, edificios, officinas e mais dependencias da estrada, e o respectivo material fixo e rodante, não estiverem em perfeito estado de conservação, será deduzida da caução de que trata a clausula 8ª, a parte necessaria para o inteiro cumprimento dessa condição.

§ 2º. Si as quantias deduzidas, os termos do paragrapho precedente, não bastarem para o preenchimento da clausula de perfeita conservação, a companhia ficará obrigada á devida indemnização, que será fixada judicialmente, mediante vistoria e arbitramento, procedendo-se á respectiva cobrança judicialmente.

§ 3º. Os lubrificantes, material de consumo da locomoção, livros, impressos, material de telegrapho e construção, combustivel ou utensilios, existentes no almoxarifado e depositos, ou encomendas a esse tempo, em quantidade correspondente ás necessidades de um trimestre, serão entregues ao Governo, sem indemnização alguma.

CAPITULO XIII

DA COLONIZAÇÃO

LV

A companhia obriga-se a fundar nucleos coloniaes, pelo menos um em cada trecho de 100 kilometros, de accordo com os onus e vantagens estabelecidos para o serviço de povoação do sólo, no decreto n. 6.455, de 19 de abril de 1907.

Os planos desses nucleos serão apresentados ao Governo para a necessaria approvação, dentro de dous annos, contados da entrega ao trafego das linhas arrendadas.

CAPITULO XIV

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

LVI

Não poderá a companhia, por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer commercio na zona das estradas, sendo esta prohibição extensiva a todos os seus directores, empreiteiros, sub-empreiteiros, tafeiros e empregados de qualquer denominação ou categoria.

Paragrapho unico. Na prohibição desta clausula não se comprehendem, porém, os generos alimenticios, e outros objectos, destinados aos fornecimentos do pessoal da construcção, nem os materiaes e utensilios da mesma construcção.

LVII

Todas as indemnizações e despezas motivadas pela construcção, conservação, trafego e reparação da estrada de ferro, correção, exclusivamente, sem excepção, por conta da companhia.

LVIII

A titulo de adiantamento e no intuito de facilitar o andamento dos trabalhos de construcção, o Governo poderá autorizar o pagamento da totalidade ou parte dos trilhos e accessorios já importados até a presente data e ainda em deposito, nas seguintes condições:

a) o dito material, livre e desembaraçado de qualquer onus, será entregue pela companhia ao fiscal do Governo, á margem da linha da Estrada de Ferro de Goyaz, mediante inventario devidamente assignado pelas partes interessadas, ficando a companhia como depositaria do mesmo material e responsavel pela sua guarda e conservação;

b) effectuada a entrega do material, ou de parte do mesmo, o respectivo pagamento será feito, ao mesmo tempo que se fizer o relativo aos serviços de construcção da secção de S. Pedro a Lavrinhas ou aos dos trechos subsequentes, pelos preços das facturas calculadas, para o effeito do pagamento em papel, ao cambio médio do mez do desembarque do dito material nos portos do Rio de Janeiro e de Santos;

c) o material pago ficará pertencendo ao Governo, desde a data do seu recebimento, e será fornecido á companhia á medida das necessidades da construcção de suas linhas. A importancia do material assim fornecido, avaliado pelos preços das mesmas facturas acima referidas, sem prejuizo do desconto de 24,72 %, a que se refere a clausula 7ª, será deduzida nos pagamentos estipulados na mesma clausula, dos trechos em que o mesmo material tiver sido empregado.

Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1916. — A. *Tavares de Lyra*.

DECRETO N. 12.185 — DE 30 DE AGOSTO DE 1916

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorizaçãõ legislativa sancionada pelo decreto numero 2.943, de 6 de janeiro de 1915, e attendendo ao que requereu Alberto Alvares de Azevedo de Castro, decreta:

Artigo unico. Fica concedido a Alberto Alvares de Azevedo de Castro privilegio, durante 60 annos, para a construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Cuyabá, capital do Estado de Matto Grosso, venha, por Sant'Anna do Paranahyba, entroncar com a Estrada de Ferro de Araraquara, no logar denominado Jangada ou em S. José do Rio Preto, sem onus para o Thesouro Nacional, e de accõrdo com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro e Secretario de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1916, 95ª da Independencia e 28ª da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. *Tavares de Lyra*.

Clausulas a que se refere o decreto n. 12.185, desta data

I

E' concedido a Alberto Alvares de Azevedo de Castro privilegio pelo prazo de 60 annos, que será contado de 1 de janeiro de 1920, para construcção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Cuyabá, capital do Estado de Matto Grosso, venha, por Sant'Anna do Paranahyba, entroncar, no logar denominado Jangada ou em S. José do Rio Preto, com a Estrada de Ferro de Araraquara.

II

Além do privilegio de que trata a clausula antecedente, o Governo concede os seguintes favores:

a) posse, plena e gratuita, de todos os terrenos de propriedade da União, que forem indispensaveis, para a construcção da estrada e suas dependencias e serviços da mesma estrada;

b) direito de desapropriação, na forma das leis e regulamentos em vigor, para os terrenos de dominio particular, predios e benfeitorias que forem indispensaveis para o leito da estrada, estações, armazens, trapiches e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos, approvados pelo Governo;

c) para a captação das quedas ou cursos de agua, que forneçam a força necessaria á produção da energia electrica destinada á tracção e outros serviços da estrada, caso seja esta electrificada, os favores que as leis e regulamentos em vigor autorizam a outorgar ás emprezas de electricidade gerada por força hydraulica.

III

Durante o prazo do privilegio o Governo não concederá outra estrada de ferro, dentro de uma zona de 20 kilometros, para cada lado do eixo da estrada ora concedida e na mesma direcção desta.

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

IV

O Governo poderá fazer concessões de ramaes, para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da linha concedida, sem que o concessionario tenha direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual de despeza de conservação. Todas as obras definitivas ou provisórias, necessarias para obter neste caso, a segurança do trafego, serão feitas sem onus para o concessionario.

V

Os estudos definitivos da estrada serão submettidos á approvação do Governo por secções nunca inferiores a 100 (cem) kilometros.

Os da 1ª secção sendo apresentados até 30 de junho de 1919 e os das outras successivamente, devendo em 31 de dezembro de 1924 estar ultimada a apresentação dos estudos definitivos de toda a estrada.

Fica entendido que os estudos poderão ser iniciados quer de Jangada ou da cidade de S. José do Rio Preto, quer da cidade de Guyabá e proseguidos em um ou em outro sentido.

VI

O Governo se pronunciará no prazo de 90 dias a respeito dos estudos apresentados, approvando-os ou exigindo as modificações que julgar necessarias; e, no caso de não o fazer, entender-se-ão approvados taes estudos. As modificações exigidas serão realizadas dentro do prazo de sessenta (60) dias.

VII

Os trabalhos de construcção da estrada serão iniciados dentro do prazo de um anno, contado da data da approvação dos estudos da 1ª secção, e proseguirão sem interrupção, devendo ficar concluidos no prazo maximo correspondente á construcção de 50 kilometros de linha por anno. Fica entendido que é de 50 kilometros a extensão minima que o concessionario se obriga a construir em cada anno, a contar do inicio dos trabalhos.

VIII

Os estudos definitivos (clausula V) constarão dos seguintes documentos:

I. Planta geral da linha e um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem. O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1:4000, com indicação dos raios de curvatura e a configuração do terreno, representada por meio de curvas de nivel, equidistantes de tres metros; e bem assim, em uma zona de 80 metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos e, sempre que fôr possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e minas. Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas, contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos e bem assim a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e o sentido das curvas. O perfil longitudinal será feito na escala de 1 por 400 para as alturas e 1 por 4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos cortes e aterros. Indicará por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

1º, as distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

2º, a extensão e indicação das rampas e contra-rampas e a extensão dos patamares;

3º, a extensão dos alinhamentos rectos e desenvolvimento e raio das curvas. No perfil longitudinal e na planta será indicada a posição das estações e paradas, obras de arte e vias de comunicação transversaes.

II. Perfis transversaes na escala de 1 por 200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras.

III. Projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes, que forem adoptados. Estes projectos compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinaes, na escala de 1 por 200.

IV. Planta de todas as propriedades, que fôr necessario adquirir por meio de desapropriações.

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

VI. Tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel, e bem assim as das distancias médias do transporte.

VII. Tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios de curvas, inclinação e extensão das declividades.

VIII. Cadernetas authenticas das notas das operações topographicas, geodesicas e astronomicas feitas no terreno.

IX. Tabella dos preços compostos e elementares em que se basear o orçamento.

X. Orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

- 1ª, estudos definitivos e locação da linha,
- 2ª, movimento de terras;
- 3ª, obras de arte correntes;
- 4ª, obras de arte especiaes;
- 5ª, superstructura das pontes;
- 6ª, via-permanente;
- 7ª, estações e edificios, orçado cada um separadamente, com os accessorios, officinas e abrigos de machinas e de carros;
- 8ª, material rodante, mencionando-se, especificadamente, o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;
- 9ª, telegrapho electrico;
- 10ª, administração, direcção e condução dos trabalhos de construção;
- 11ª, relatório geral e memoria descriptiva, não sómente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada. Neste relatório e memoria descriptiva serão expostos com a possivel exactidão a estatistica da população e da producção, o trafego provavel da estrada, o estado e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas mineraes e florestaes, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes, os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir, e os pontos mais convenientes para as estações. Todos os documentos serão organizados, em triplicata, afim de ficarem dous exemplares archivados nas repartições competentes, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, sendo o terceiro exemplar devolvido com o visto do director geral de Viação da Secretaria de Estado.

IX

A estrada será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares que forem necessarios para o movimento dos trens. A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro. As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo. As valletas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas. O talude dos cortes e aterros será fixado em vista da altura destes e da natureza do terreno.

X

Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possível. O raio minimo será de 150 metros. As curvas dirigidas em sentido contrario, deverão ser separadas por uma tangente de 10 metros pelo menos. A declividade maxima será de 2 %. A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se em cada uma destas uniformizar as condições technicas, de modo a effectuar o melhor aproveitamento da força dos motores. As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes, de raio e desenvolvimento convenientes. Toda rampa seguida de contra-rampa será separada desta por um patamar de 30 metros pelo menos; nos tunnels e nas curvas de pequenos raios se evitará o mais possível o emprego do maximo declive. Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar o minimo de raio nas curvas, nem a rampa maxima. As paradas e estações serão de preferencia situadas sobre trecho de linha recta e de nivel.

XI

O concessionario executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios, para que a estrada não crie obstaculo algum ao escoamento das aguas e para que a direcção das outras vias de communicação existentes não receba senão as modificações indispensaveis e precedidas de approvação do Governo. Os cruzamentos com as ruas e caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores ou, quando não convenha, a juizo do Governo, fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, o concessionario, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas, que forem precisos para as cancellas durante o dia e a noite. Terá, neste caso, o concessionario o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos com o fim de melhorar os cruzamentos ou de diminuir o seu numero, precedendo consentimento do Governo, e sem que se possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção. Executará as obras necessarias á passagem das aguas utilizadas para o abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identico fim, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada. A estrada de ferro não poderá impedir a navegação dos rios ou canaes, e, nesse intuito, as pontes e viaductos, sobre rios ou canaes, terão altura necessaria para que a navegação não seja embaraçada. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores, com as vias de communicação ordinaria, o Governo terá o direito de marcar a largura dos vãos dos viaductos, a altura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades de circulação da via publica, que lhe ficar inferior. Nos cruzamentos de nivel os trilhos serão collocados sem saliencia, nem depressão sobre o nivel da via de communicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embaraçar a circulação de carros e carroças. O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de communicação ordinaria um angulo menos de 45°. Os cruzamentos de nivel terão sempre cancellas ou barreiras vedando a circulação da via de communicação ordinaria, na occasião da passagem dos trens, havendo, além disso,

uma casa de guarda, todas as vezes que o Governo reconhecer essa necessidade.

XII

Nos tunnels, como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervalo livre, nunca menor de um metro e 50 centímetros de cada lado do trilho. Além disso haverá, de distancia em distancia, no interior dos tunnels, nichos de abrigo. As aberturas dos poços de construção e ventilação dos tunnels serão guardadas de um parapeto de alvenaria de dous metros de altura e não poderão ser feitas nas vias de comunicação existentes.

XIII

O concessionario empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras e seguirá sempre as prescripções da arte, de modo que obtenha construcções perfeitamente solidas. O systema e dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, por accôrdo entre os concessionario e fiscal do Governo. O concessionario será obrigado a ministrar os aparelhos e pessoal necessario ás sondagens e fincamento das estacas de ensaio. Nas superstructures das pontes, as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metallicas, logo que o Governo o exija. O emprego de ferro fundido em esforço de tracção, não será permitido. Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversas velocidades e depois estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias, quanto possivel carregados. As despezas destas experiencias correrão por conta do concessionario.

XIV

Si durante a execução, ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada, conforme as regras de arte o Governo poderá exigir do concessionario a sua demolição ou reconstrucção total ou parcial.

XV

O concessionario construirá todos os edificios e dependencias necessarios, para que o trafego se effectue regularmente e sem perigo para segurança publica. As estações conterão sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas. Os edificios das estações e paradas terão ao lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque de passageiros. As estações e paradas terão dimensões de accôrdo com a sua importancia.

XVI

O trem rodante compor-se-hia de locomotivas, alimentadores (*tenders*), carros de 1ª e 2ª classes para passageiros, carros espe-

ciaes para o serviço do Correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado, lastro, freio, e, finalmente, de carros para a condução de ferro, madeira etc., indicados no orçamento, approved tendo-se em vista o systema de tracção, a vapor ou electrica, que fôr adoptado para a estrada. Todo o material será construido com os melhoramentos e as commodidades que o progresso introduzir no serviço de transporte por estradas de ferro e segundo o typo que fôr adoptado, de accôrdo com o Governo. Este poderá prohibir o emprego de material que não preencha taes condições.

Não poderá ser empregada a lenha como combustível, na estrada, salvo autorização especial do Governo, que só a dará a titulo provisorio.

XVII

O Governo poderá realizar, em toda a extensão da estrada, as construcções necessarias ao estabelecimento de uma linha telegraphica de sua propriedade, usando ou não, como melhor lhe parecer, dos mesmos postes das linhas telegraphicas que o concessionario é obrigado a construir em toda a extensão da estrada, responsabilizando-se o mesmo concessionario pela guarda dos fios, postes e aparelhos electricos que pertencerem ao Governo.

XVIII

O concessionario é obrigado a cumprir as disposições do regulamento de 25 de abril de 1857, e as dos regulamentos e instrucções expedidos pelo Ministerio da Agricultura, sobre a inspecção e prophylaxia dos meios de transporte de gado, e hem assim quaesquer outras da mesma natureza, que forem decretadas para segurança e policia das estradas de ferro, uma vez que as novas disposições não contrariem as presentes clausulas.

XIX

O concessionario é obrigado a conservar com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado de preencherem o seu destino, nas condições da mais perfeita segurança e regularidade, a juizo do Governo, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante sob pena de multa ou de ser a conservação feita pelo Governo, á custa do concessionario.

O trafego não poderá ser interrompido, em toda a linha, ou em qualquer parte della, salvo motivo de força maior, a juizo do Governo, e será executado segundo os horarios pelo mesmo approved.

XX

O Governo reserva-se o direito de fazer executar pelo concessionario ou por conta deste, durante o prazo da concessão, alterações e novas obras, cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

XXI

O Governo poderá exigir que o concessionario faça nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria.

XXII

O concessionario obriga-se a fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções, em que se dividir a estrada e que, a juizo do Governo, deva ser aberta ao transitio publico. Si nesta secção o trafego exigir, a juizo do Governo, maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões, que proporcionalmente a ellas cabiam, o concessionario será obrigado, dentro de seis mezes, depois de sciente de que pelo mesmo Governo é reconhecida aquella necessidade, a augmentar o numero de locomotivas, carros de passageiros e mais material determinado por parte do mesmo Governo.

XXIII

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

XXIV

As tarifas ou preços de transporte e as suas condições regulamentares e pautas entrarão em vigor depois de approvados pelo Governo, não podendo exceder os dos meios ordinarios de condução no tempo da organização das mesmas tarifas.

§ 1º. As tarifas approvadas serão affixadas, ou postas á disposição do publico, devidamente impressas, em todas as estações devendo entrar em vigor dentro dos 60 dias seguintes á publicação official da sua approvação, sendo o primeiro dia da sua execução annuciado com oito dias, pelo menos, de antecedencia, por meio de avisos expostos nas estações e publicados em jornaes de grande circulação nas regiões servidas pelas estradas.

§ 2º. Desde que, chegada a época de revisão das tarifas, não haja o concessionario tomado a iniciativa da proposta, poderá o Governo exigir-a, marcando prazo para a sua apresentação; e, si, dentro deste prazo, não houver o concessionario submettido o projecto de revisão, o Governo terá o direito de mandar applicar provisoriamente as tarifas que julgar convenientes, até que comecem a vigorar, na forma do paragrapho anterior, as que forem estabelecidas por accôrdo com o concessionario.

§ 3º. As tarifas serão revistas, pelo, menos, todos os cinco annos.

XXV

Pelos preços fixados nessas tarifas e de accôrdo com as respectivas condições regulamentares, o concessionario é obrigado a transportar constantemente, com segurança, cuidado, exactidão e presteza, os passageiros e suas bagagens, as mercadorias de qualquer natureza, os animaes domesticos e outros e os valores que lhe forem confiados.

XXVI

O concessionario poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas pelo Governo, mas de

um modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja. Esta baixa de preços se fará effectiva com prévio consentimento do Governo, sendo o publico avisado pela forma prescripta no § 1º da clausula XXIV. Os preços assim reduzidos em caso algum tornarão a ser elevados sem autorização expressa do Governo, avisando-se o publico pela forma estabelecida no § 1º da clausula XXIV.

§ 1º. Si o concessionario rebaixar qualquer preço sem aquelle prévio consentimento, poderá o Governo tornar a mesma redução extensiva a todos os transportes pertencentes á mesma classe da tarifa, salvo o caso de abatimento concedido a indigente.

XXVII

Logo que a renda liquida da estrada, em dous annos consecutivos, exceder a 12 % do capital nella effectivamente empregado pelo concessionario e reconhecido pelo Governo, terá este o direito de exigir a redução das tarifas de transportes. Estas reduções se effectuarão principalmente em tarifas differenciaes para os grandes percursos e nas tarifas de generos destinados á lavoura e á exportação.

XXVIII

O concessionario obriga-se a transportar gratuitamente:

I. As malas do Correio e os seus conductores, os empregados postaes em serviço da repartição, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Nacional ou aos Estados, sendo os transportes das malas e correspondencias postaes effectuados, a juizo do Governo, em carros ou compartimentos especiaes apropriados para este fim.

II. Os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas e instrumentos aratorios, quando internados para a zona servida pela estrada.

III. As sementes e as plantas enviadas pelo Governo Federal ou dos Estados para serem, gratuitamente, distribuidas pelos lavradores e os animaes reproductores, de raça, importados pelos mesmos governos.

IV. Os objectos destinados a exposições consideradas de interesse publico, a juizo do Governo.

XXIX

Serão transportados com abatimento de 50 %:

I. As autoridades, escollas policiaes e respectivas bagagens, quando forem em diligencia.

II. Munições de guerra e qualquer numero de soldados do Exercito, da Guarda Nacional ou da Policia com seus officiaes e respectivas bagagens, quando mandados a serviço do Governo Federal a qualquer parte da linha, dada a ordem para tal fim pelo mesmo Governo.

III. Todos os generos de qualquer natureza, que sejam pelos Governos enviados, para attender aos soccorros publicos contra a secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica.

Todos os mais passageiros e cargas, por conta do Governo Federal, não especificados acima, serão transportados com o abatimento de 15 %.

XXX

Emquanto se não realizar a construcção da linha telegraphica de que trata a clausula XVII, o concessionario é obrigado a expedir os telegrammas do Governo, com abatimento de 50 % sobre a tarifa estabelecida para os telegrammas particulares.

XXXI

O concessionario obriga-se:

a) a admittir e manter trafego mutuo com as linhas de viação ferrea e navegação conducentes á sua linha ou della para outros pontos; e, bem assim, com a Repartição Geral dos Telegraphos, na conformidade das leis e regulamentos em vigor e normas adoptadas na Estrada de Ferro Central do Brasil;

b) a estabelecer percurso mutuo com as estradas de ferro a que fór applicavel, submettendo os respectivos accórdos á approvação do Governo;

c) a aceitar como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das estradas de ferro que lhe pertencem ou a outra empreza; ficando entendido que qualquer accórdo que celebrarem, não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e á modificação destas, si entender que são offensivas aos interesses da União.

XXXII

O concessionario fica sujeito, na forma dos regulamentos em vigor, á fiscalização por parte do Governo. Para os fins desta, a estrada será considerada dividida em secções de 400 kilometros, contadas todos de seu ponto inicial ou contadas em duas séries, a partir do entroncamento com a Estrada de Ferro de Araraquara e de Cuyabá, conforme o regimen admittido pelo Governo para os serviços de construcção; e contribuirá annualmente com tantas vezes a quantia de 12:000\$000 quantas forem aquellas secções de 400 kilometros em que haja ou tenha havido execução de trabalhos de construcção.

A contribuição annual será devida a partir de 1 de janeiro de 1919 e recolhida ao Thesouro Nacional em duas prestações semestraes adiantadas; ficando entendido que, emquanto não forem iniciados os trabalhos de construcção, a contribuição annual será de 12:000\$000.

XXXIII

E' livre ao Governo, em todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos de construcção, afim de examinar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade.

XXXIV

O concessionario obriga-se: a exhibir, sempre que forem exigidos, os livros da escripturação da conta de capital, receita e despeza de custeio da estrada e seu movimento; a prestar prompta e regularmente todos os esclarecimentos e informações que lhe forem reclamados pelo Governo, em referencia á construcção e ao trafego da mesma estrada; e, hem assim, a entregar semestralmente á fiscalizaçáo, por parte do mesmo Governo, segundo as normas por elle prescriptas, o relatório circumstanciado dos trabalhos de construcção, e a estatística do trafego, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que transportar, com declaração das distancias médias percorridas; a receita de cada uma das estações e a estatística dos passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando entender conveniente, indicar modelos, inclusive de boletins mensaes, para as ditas informações. Fica entendido que as estatísticas e o relatório, de que trata esta clausula, serão entregues dentro dos 60 dias que se seguirem ao semestre a que se referirem os boletins mensaes até ao dia 20 do mez seguinte áquelle a que forem relativos.

XXXV

Sempre que o Governo entender, mandará extraordinariamente inspecionar o estado das linhas, suas dependencias e material rodante.

O representante do Governo será acompanhado pelo do concessionario e esses escolherão desde logo um desempatador, decidindo a sorte entre os dous nomes indicados, um pelo representante do Governo e outro pelo do concessionario, caso não cheguem a um accôrdo. Desta inspecção lavrar-se-ha um termo, consignando-se os serviços a fazer, afim de assegurar a boa conservação da estrada, regularidade do trafego, hem como fixando-se os prazos em que elles devem ser executados.

O concessionario fica obrigado a dar cumprimento ao que lhe fór determinado nesse termo e nos prazos estatuidos; não o fazendo, será multado e novos prazos serão marcados pelo Governo.

XXXVI

Dous annos depois da terminaçáo dos trabalhos, o concessionario entregará ao Governo uma planta cadastral de toda a estrada, hem como uma relação das estações e obras de arte e um quadro demonstrativo do custo da mesma estrada.

De toda e qualquer alteraçáo ou acquisiçáo ulterior será tambem enviada planta ao Governo.

XXXVII

Para os effeitos deste contracto serão considerados:

I. Como capital:

a) as quantias effectivamente despendidas com os estudos, trabalhos e material para o completo estabelecimento da estrada,

inclusive as despesas de administração correspondentes a cada secção, até a sua abertura ao trafego que não excederem de 4 % do custo effectivo dos trabalhos, obras e material para o completo estabelecimento da mesma secção;

b) as quantias autorizadas posteriormente pelo Governo a serem levadas á conta de capital, na qual outra nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda a approvação do Governo e represente despesa effectiva por elle préviamente autorizada e apurada pela fiscalização.

Paragrapho unico. Dentro do primeiro semestre de cada anno deverão ser apuradas as quantias effectivamente despendidas no anno anterior, afim de que, por acto do Governo, seja declarada a imporancia das despesas deste anno que serão incluídas na conta de capital.

II. Como renda bruta:

A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes arrecadadas pelo concessionario.

III. Como despesas de custeio:

Todas as que forem relativas ao trafego da estrada de ferro, á conservação ordinaria e extraordinaria da linha, edificios e suas dependencias, á renovação do material fixo e rodante; as resultantes de accidentes na estrada, roubos, incendios, seguro e de casos de força maior; as de administração approvadas pelo Governo e as de fiscalização por parte deste.

IV. Como renda liquida:

A differença entre a renda bruta e as despesas de custeio, augmentadas das contribuições pagas pelo concessionario, nos termos da clausula XXXII.

XXXVIII

O Governo terá o direito de resgatar a estrada de ferro a que se refere a presente concessão, a partir de 1 de janeiro de 1950. O preço do resgate será regulado, na falta de accôrdo, pela renda liquida, média, dos cinco annos financeiros anteriores, tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias, no estado em que estiverem.

§ 1º. Si o resgate se effectuar antes de 31 de dezembro de 1869, o seu preço não será inferior ao capital computado na forma da clausula XXXVII e mais tantas vezes a bonificação de 1 % sobre esse capital, quantos annos faltarem para attingir a data mencionada neste paragrapho. O multiplicador será neste caso o numero de annos completos, desprezando-se as fracções de anno.

§ 2º. A partir de 1 de janeiro de 1970, o preço do resgate não será superior ao capital fixado na forma da clausula XXXVII.

XXXIX

Fica entendido que a clausula trinta e oito (XXXVIII) só é applicavel nos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica, que tem a União.

XL

No caso de encampação, por desapropriação ou resgate, e depois que a estrada reverter ao domínio da União (clausula LVIII), terá o concessionario, em igualdade de condições, preferencia para o arrendamento da estrada, si o Governo resolver contractal-o.

XLI

O Governo poderá occupar temporariamente, na sua totalidade ou em parte, a estrada de ferro, objecto deste contracto, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação ou nos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou ainda á média da renda liquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

XLII

Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinarias, o concessionario porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Neste caso, o Governo pagará ao concessionario o que fór convencionado ou, si o preferir, poderá applicar as disposições da clausula XLI.

XLIII

O concessionario não poderá alienar a estrada, no todo ou em parte, sem prévia autorização do Governo.

O presente contracto poderá ser transferido á companhia ou empresa, que o concessionario organizar, de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, para os fins do mesmo contracto.

A transferencia será feita, lavrando-se na Secretaria de Estado do Ministerio da Viação e Obras Publicas, termo de novação, em virtude do qual a companhia ou empresa succederá ao concessionario em todos os seus direitos e obrigações.

XLIV

Surgindo desaccôrdo entre o Governo e o concessionario sobre a intelligencia das presentes clausulas, será este submettido a juizo arbitral, bastando para isso requerimento ou notificação de uma das partes. Os dous arbitros, nomeados, respectivamente, pelo Governo e pelo concessionario, deverão apresentar o seu laudo no prazo de 30 dias. Caso esses laudos diverjam, cada uma das partes indicará mais um nome e a sorte designará o desempatador, que decidirá a questão dentro de 60 dias da data do recebimento dos papeis. A decisão do desempatador obrigará tanto ao concessionario como ao Governo.

Si qualquer dos arbitros não apresentar o seu laudo no prazo acima fixado, ficará entendido que a parte remissa se sujeitará á decisão do arbitro que a outra parte houver designado.

Fica entendido que as questões previstas ou resolvidas em clausulas deste contracto, como as de multa, caducidade e outras semelhantes, não são comprehendidas na presente clausula.

XLV

O fóro para todas as questões, em que fôr parte o concessionário e que se referirem à execução do presente contrato, será o federal.

XLVI

Os casos omissos nas presentes cláusulas serão regidos pela legislação civil e administrativa do Brasil, quer nas relações do concessionário com o Governo, quer como particulares.

XLVII

O Governo poderá impôr a multa de 300\$000 a 2:000\$000 por mez, até que tenha cessado, dentro de 12 mezes, o motivo da imposição da multa, nos casos de:

- a) não apresentação dos estudos no prazo marcado na cláusula V;
- b) não serem os trabalhos de construção iniciados no prazo marcado na cláusula VII;
- c) interrupção dos trabalhos de construção (cláusula VIII);
- d) não serem concluídos os mesmos trabalhos e aberta toda a estrada ao tráfego publico no prazo marcado na cláusula VII;
- e) si não fornecer dentro do prazo de seis mezes (cláusula XXII) o numero de unidades do material de tracção ou rodante de que deva ser augmentado este material, a juizo do Governo;
- f) não executar os augmentos das estações e paradas (cláusula XXI) ou o que fôr determinado no termo de que trata a cláusula XXXV, dentro do prazo que fôr no mesmo assignado.

XLVIII

No caso de infracção da primeira parte da cláusula XIX (conservação da linha e material rodante) poderá ser imposta a multa até 10:000\$, e, na reincidencia, será applicada a vistoria de que trata a cláusula XXXV.

XLIX

No caso de interrupção do tráfego, excedente de 15 dias consecutivos, sem motivo justificado, a juizo exclusivo do Governo, terá este o direito de impôr uma multa, por dia de interrupção, igual a 30 % da renda bruta média verificada para o anno anterior, e restabelecer o tráfego, correndo as despesas por conta do concessionario e occupando, para este fim a estrada.

Pelas irregularidades do tráfego, sem motivo justificado, a juizo do Governo poderá este impôr multas de 200\$ até 5:000\$000.

L

No caso de não serem executadas as determinações do Governo de referencia a alterações e obras novas exigidas pela segurança e regularidade do tráfego (cláusula XX); a augmentos nas estações e paradas (cláusula XXI); hem assim a augmento do material

rodante (clausula XXII), o Governo poderá realizar as obras e os fornecimentos de material necessario, por conta do concessionario.

LI

Pela inobservancia de qualquer das presentes clausulas e para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 200\$ a 1:000\$ e o dobro na reincidencia.

LII

O concessionario ficará constituido em móra *ipso-jure* e obrigado, por isso, ao pagamento dos juros de 9 % ao anno, si não pagar dentro de 30 dias no inicio do semestre a respectiva contribuição para despesas de fiscalização (clausula XXXII) ou si não pagar, dentro de 10 dias da entrega da guia do recolhimento, as multas que lhe forem impostas, de accôrdo com este contracto.

LIII

A caducidade da concessão se dará de pleno direito, em cada um dos seguintes casos, ressalvados os de força maior, justificados perante o Governo e por elle exclusivamente julgados:

1º, si perdurar por mais de 12 mezes qualquer dos motivos para imposição das multas de que trata a clausula XLVII;

2º, a falta de cumprimento, dentro dos novos prazos a que se refere o periodo terminal da clausula trinta e cinco (XXXV), do que no termo de inspecção extraordinaria estatuida na mesma clausula fôr determinado ao concessionario de executar para assegurar a boa conservação da estrada e a regularidade do trafego;

3º, se transferir a concessão, no todo ou em parte, salvo na forma da clausula XLIII;

4º, desfalque da caução deste contracto por mais de 30 dias contados da notificação para que seja completada.

LIV

A caducidade, em qualquer dos casos da clausula antecedente, será declarada por decreto do Governo, sem dependencia de interpellação ou acção judicetaria, e não dará direito ao concessionario a indemnização alguma e com perda da caução de que trata a clausula LVI.

LV

No caso de ser a caducidade motivada pela não conclusão da construção da estrada no prazo para esse fim fixado, fica entendido que a caducidade não será extensiva á parte já construida, uma vez que em relação a esta parte não tenha o concessionario incorrido, tambem, na mesma penalidade.

LVI

No acto da assignatura do contracto, o concessionario apresentará o conhecimento de deposito no Thesouro Nacional da quantia de 5:000\$, em dinheiro ou em titulos da divida publica da União.

Este deposito será elevado a 30:000\$000 antes da apresentação dos estudos do primeiro trecho da estrada, constituindo esta quantia a caução do contracto. Esta caução será reconstituída todas as vezes que, por effeito de multa ou indemnização, foi desfalcada.

LVII

A renda bruta da estrada e a caução a que se refere a clausula LVI respondem pelo pagamento das contribuições, multas e indemnizações das despezas feitas pelo Governo por conta do concessionario, na forma deste contracto.

No caso de atrazo de pagamento dessas contribuições, multas e indemnizações, a sua cobrança será feita executivamente, nos termos do art. 52, letras b e c, parte V, do decreto n. 3.084, de 5 de novembro de 1898.

LVIII

No fim do prazo do privilegio (clausula I), continuará a estrada de ferro a pertencer ao concessionario ou seus successores até 31 de dezembro de 2019. Nesta data, a estrada de ferro, comprehendendo as estações, officinas, depositos e mais edificios, dependencias e hemeitorias e todo o material fixo e rodante, hêm como o material em ser, no almoxarifado, preciso para os differentes misteres do trafego e correspondentes ás necessidades de um trimestre reverterá para o dominio da União, sem indemnização alguma.

LIX

Na época fixada para a reversão, a estrada de ferro, todas as suas dependencias e material, mencionados na clausula antecedente, deverão achar-se em bom estado de conservação. Si, no ultimo quinquennio, essa conservação fór descuidada, o Governo terá o direito de lançar mão da renda bruta e applical-a naquelle serviço, occupando, para isso, a estrada pelo modo estabelecido neste decreto.

LX

O contracto só será exequivel depois de registrado pelo Tribunal de Contas.

LXI

O contracto deverá ser assignado no prazo de 45 dias da publicação do decreto, sob pena de ficar este de nenhum effeito.

Rio de Janeiro, 30 de agosto de 1916. — A. *Tavares de Lyra*.

AVISO N. 185 — DE 2 DE SETEMBRO DE 1916

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 185 — Rio de Janeiro, 2 de setembro de 1916.

Declaro-vos que, attendendo ao que propuzestes em o vosso officio n. 530/S, resolvo approvar o projecto de um typo de estação

de 5ª classe com moradia para o agente e destinada a substituir, na Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias, onde fôr julgado conveniente, outros typos mais caros, em que figuram separadamente dous edificios, um para a estação e outro para a casa do agente.

Outrosim, fica approvedo o respectivo orçamento, na importância de 19:206\$092, considerados ao pé da obra os materiaes de construcção.

O projecto e orçamento referidos baixam com o presente, rubricados pelo director geral de Viação, e as segundas vias junto vos são restituídas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 187 — DE 13 DE SETEMBRO DE 1916

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 187 — Rio de Janeiro, 13 de setembro de 1916.

Em solução á materia de vosso officio n. 461/S, de 22 de julho ultimo, declaro-vos, para os devidos fins, que fica substituido por "Mercês" o nome da estação de "Ipojuca" da Estrada de Ferro do Recife ao S. Francisco, em vez de "Utinga", conforme requereram os proprietarios do engenho do assucar "Utinga" e da usina "Maria das Mercês", situados no Estado de Pernambuco.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 188 — DE 15 DE SETEMBRO DE 1916

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 188 — Rio de Janeiro, 15 de setembro de 1916.

Havendo a Sociedade Nacional de Agricultura solicitado a collocação de telas nas chaminés das locomotivas da Estrada de Ferro Oeste de Minas, afim de evitar incendios ocasionados pelo desprendimento de fagulhas, o que foi providenciado pela expedição do aviso n. 21, de 12 do corrente, recommendo-vos, para ampliar a medida a todas as estradas fiscalizadas pelo Governo, que organizeis e sujeiteis á consideração deste Ministerio as providencias que, para tal fim, possam nas mesmas ser adoptadas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

PORTARIA — DE 18 DE SETEMBRO DE 1916

Approva o regulamento dos transportes e do telegrapho e as bases das tarifas para vigorarem durante o prazo de seis mezes, na E. F. Madeira-Mamoré.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo ao que requereu a *Madeira-Mamoré Railway Company*, e ás informações a respeito prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, resolve:

Ficam approvadas, em caracter provisorio, o regulamento dos transportes e do telegrapho e as bases das tarifas, que com esta baixam, assignados pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado, para vigorarem na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré durante o prazo de seis mezes, dentro do qual a referida companhia deverá apresentar nova proposta, de conformidade com o regulamento dos transportes e do telegrapho e as bases das tarifas e classificação geral das mercadorias, approvados pelo decreto numero 10.204, de 30 de abril de 1913.

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1916.

A. Tavares de Lyra.

Regulamento dos transportes e do telegrapho para vigorar na Estrada de Ferro Madeira-Mamoré a que se refere a portaria desta data

TRANSPORTE DE VIAJANTES

TARIFA N. 1

Art. 1º. Os bilhetes que autorizam o transporte de viajantes comprehendem as seguintes especies:

Bilhetes simples;

Ida e volta;

Passes;

São todos impressos, indicando as estações de procedencia e destino, classe, numero e data.

Art. 2º. Os bilhetes simples dão direito aos logares das respectivas classes nos trens correspondentes que no dia da venda dos mesmos bilhetes forem até as estações dos destinos nelles indicados.

Art. 3º. Os bilhetes de ida e volta dão direito a uma viagem simples em cada sentido entre as respectivas estações, devendo-se observar que o bilhete só é valido para o dia de sua emissão.

Art. 4º. Passes — Os passes constituem bilhetes especiaes de primeira ou segunda classe, concedidos a determinadas pessoas em serviço da estrada ou em serviço publico por conta das respectivas repartições e são validos somente no dia nelles indicados e para os trens a que se referirem.

Paraphrasso unico. Os passes em serviço publico só podem ser requisitados por funcionarios devidamente autorizados servindo as requisições para instruirem as contas que a companhia terá de apresentar para cobrança das respectivas passagens. Os passes são nominaes e intransferiveis e só podem ser utilizados nas classes indicadas.

Art. 5º. Preço de bilhetes — Os preços dos bilhetes são regulados pelas taxas da tarifa n. 1, adicionando-se a estas o imposto de transito, cobrado pelo Governo Federal.

Paraphrasso unico. A importancia dos passes concedidos a funcionarios publicos é regulada pelos contractos entre o Governo e a companhia.

Art. 6º. As crianças até tres annos, conduzidas ao collo, ou que não occuparem logar especial terão passagem gratuita, e as de maior idade, até 12 annos, pagarão meia passagem.

Art. 7º. Venda de bilhetes — A venda de bilhetes começa 30 minutos e cessa cinco minutos antes da hora, marcada para a partida do trem.

Art. 8º. Requisições de passes — As requisições de passes, em serviço publico, devem ser apresentadas até 20 minutos antes da hora fixada para a partida do trem em que os requisitantes desejarem seguir.

Art. 9º. Os bilhetes e passes devem ser apresentados á entrada para a plataforma das estações e conservados para serem entregues ou exhibidos sempre que exigirem os empregados da companhia.

Art. 10. Entrada nos carros — Só é permittida a entrada nos carros ás pessoas munidas de bilhetes.

Art. 11. Falta ou recusa de bilhetes — O viajante encontrado sem bilhete pagará o respectivo preço augmentado 50 %, a contar do ponto de embarque, salvo no caso de haver tomado o trem em alguma parada, quando a importancia da passagem será cobrada pelo conductor do trem.

Art. 12. Bilhete perempto — O viajante que apresentar bilhete não carimbado ou indicando no carimbo dia differente, pagará o preço de sua viagem, tambem augmentado de 50 %.

Art. 13. O viajante que pagar a sua passagem com o augmento de que tratam os arts. 11 e 12, receberá do conductor do trem ou dos agentes das estações, documento comprobatorio.

Art. 14. São peremptos:

- 1º, os bilhetes e passes que excederem dos prazos;
- 2º, os bilhetes irregulares (fora das condições regulamentares);
- 3º, os não carimbados ou aproveitados para novo carimbo.
- 4º, os arrecadados em viagem que não forem picados.

Os empregados da companhia são os unicos responsaveis pela emissão ou entrega nas estações ou accitação de bilhetes nas condições acima; e indemnizarão a companhia dos prejuizos correspondentes, ficando sujeitos a outras penas que caibam no caso.

Art. 15. Excesso de trajecto ou de classe — O viajante que estiver em classe superior á indicada no seu bilhete, pagará o preço de uma passagem de segunda classe entre as estações indicadas no bilhete que apresentar.

Parapho unico. O viajante que desejar exceder o trajecto a que tiver direito, pagará a viagem adicional comprando novo bilhete na estação terminal do percurso indicado, ou, á falta de tempo, entregando a quantia ao conductor de trem.

Art. 16. Mudança de carro ou de classe — O viajante que quizer mudar de um carro de segunda para um de primeira classe, poderá fazel-o pagando a differença correspondente, a partir da estação em que mudar de classe.

Art. 17. Nullidade do bilhete — O viajante que ficar em qualquer ponto aquem do designado em seu bilhete, deve entregar este ao agente da estação e perde direito ao resto da viagem, que só pode effectuar comprando novo bilhete.

Art. 18. E' expressamente prohibido a qualquer viajante:

1º, viajar em qualquer classe superior á que designar o seu bilhete, salvo pagando a differença;

2º, viajar nas varandas dos carros ou debruçar-se para fóra;

3º, passar de um para outro carro, estando o trem em movimento;

4º, viajar nos carros de primeira classe estando descalço;

5º, entrar ou sahir dos carros estando o trem em movimento;

6º, sahir em qualquer logar a não ser nos pontos da estação;

7º, de qualquer modo incommodar aos demais viajantes;

8º, entrar nos carros, embora com bilhete, em estado de embriaguez, indecentemente vestido ou levando consigo cães ou qualquer outro objecto que incomode aos demais viajantes, materias inflammaveis, armas de fogo carregadas ou quaesquer outras. O final desta disposição não comprehende os agentes da força publica em serviço do Governo.

9º, puxar a corda do signal, collocada no interior dos carros, quando não houver accidente grave que exija a parada do trem na linha.

Art. 19. O viajante que, infringindo qualquer das disposições do artigo precedente, depois de advertido pelos empregados da estação, persistir na infracção, será obrigado a retirar-se da estação ou do carro, restituindo-se-lhe o valor do bilhete, que houver comprado, si não tiver começado a viagem.

§ 1º. Si a infracção for commettida durante a viagem, o viajante incorrerá na multa de 20\$ a 50\$; e no caso de recusar-se a pagal-a, ou si depois desta paga não se corrigir, o conductor do trem o entregará ao agente da estação mais proxima para este remettel-o á autoridade policial de conformidade com o regulamento de 26 de abril de 1857.

§ 2º. Si o viajante não tiver dinheiro para pagamento da multa em que houver incorrido, ou do preço da passagem, o con-

ductor poderá exigir delle, como penhor, algum objecto de valor, passando recibo.

Art. 20. Transporte de doentes e alienados — Os doentes de enfermidades contagiosas ou que possam incommodar os demais viajantes, e os alienados, só podem viajar em compartimento ou carro separado, devendo além disso ser acompanhados, os doentes, de pessoas que delles cuidem, si o seu estado assim o exigir, e os alienados, de um ou mais guardas, conforme for necessario.

§ 1º. O preço de transporte, neste caso, será o duplo das passagens ordinarias, sendo o minimo igual á metade da lotação completa do compartimento.

§ 2º. As bagagens serão taxadas separadamente pelos preços das tarifas respectivas.

§ 3º. Os transportes desta especie devem ser communicados com 24 horas de antecedencia ao agente da estação de partida.

Art. 21. Trens extraordinarios — Para recreio, festa ou reosijo publico, em localidades servidas pela Estrada, poder-se-ão organizar trens extraordinarios dando passagens de ida e volta pelos preços e nas condições, conforme for resolvido pela administração da estrada.

Art. 22. Aluguel de carros, compartimentos e logares reservados — Poderão ser alugados nos trens ordinarios um ou mais carros de passageiros, desde que não fique com isto prejudicado o serviço da estrada.

Os pedidos de aluguel de carros deverão ser feitos com antecedencia de duas horas na estação de Porte Velho, de 36 horas na estação de Abunã e de 48 horas nas outras estações, sob as seguintes condições:

1º, o aluguel será pago adiantado e pelo preço da lotação inteira do compartimento ou carro, conforme a tarifa n. 1;

2º, quem alugar um ou mais carros e depois de tel-os á sua disposição rejeital-os, não terá direito á restituição do aluguel;

3º, será concedido o aluguel de um compartimento quando, para satisfazer o pedido, não houver necessidade de alterar a composição do trem. Quando, porém, para attender ao pedido de aluguel, for necessario ligar um carro especial ao trem, o aluguel será pago pelo carro completo, embora este esteja dividido em dous compartimentos;

4º, um carro, embora integralmente alugado, não poderá levar mais viajantes do que comportar a respectiva lotação e as bagagens destes estarão sujeitas ás mesmas condições que a de qualquer viajante;

5º, no preço do aluguel do carro será incluído o imposto correspondente ás passagens ordinarias, segundo a classe e lotação do mesmo.

Art. 23. Trens especiaes de viajantes — A administração da estrada poderá conceder trens especiaes de viajantes sempre que não for inconveniente á regularidade do serviço ordinario e aos interesses da mesma estrada. O frete desses trens será pago adiantadamente.

Art. 24. O pedido deverá ser feito por escripto, com antecedencia de 48 horas pelo menos, ao chefe do trafego, em Porto Velho, e deve mencionar:

O numero de viajantes de cada classe;

O volume ou peso approximado das bagagens;

A quantidade de outros objectos a transportar, e os cavallos, cães, carros, etc.

Art. 25. Os trens especiaes, quando compostos de um ou mais carros de passageiros e o competente carro de freio, pagarão pelo preço da lotação do ou dos carros, com abatimento de 25 % quando na composição do trem só entrar um carro, e de 50 % para os que excederem a esta lotação; e mais 3\$ por kilometro de percurso inteiro da machina.

Art. 26. Em trens especiaes os passageiros teem direito de transporte livre de suas bagagens destinadas ás necessidades de viagem, sendo tudo mais considerado excesso e pagará o frete conforme as tarifas.

Art. 27. O preço dos trens especiaes que tiverem de correr das 18 horas até ás 6, será calculado com 50 % de augmento.

Os trens de ida e volta terão abatimento de 20 % si forem aproveitados dentro de seis horas de demora. O minimo para a cobrança do frete de um trem especial é de 100\$000.

Art. 28. A concessão de trens especiaes será feita por escripto, indicando o numero de carros de cada especie, a estação de partida e de chegada, o dia e a hora da partida e a importancia do frete pago.

Art. 29. Conceder-se-á gratuitamente uma hora de demora para partida do trem da estação inicial, finda a qual cobrar-se-ão 50\$ por cada hora ou fracção de hora que exceder.

Art. 30. Si depois de tres horas de espera não se apresentarem as pessoas para as quaes o trem foi fretado, considerar-se-á este como recusado e o concessionario só terá direito a receber metade do frete que tiver pago, salvo o caso em que essa metade fór absorvida pela multa devida.

Art. 31. Só terá tambem d'reito a receber metade do frete pago quem recusar o trem depois de tel-o fretado, embora mande aviso antes da hora marcada para a partida.

Art. 32. Transportes funebres — Os cadaveres conduzidos em vagões de carga, em trens mixtos ou de mercadorias, serão transportados de accordo com a taxa da tarifa n. 18.

Si forem transportados em carros de passageiros de primeira ou segunda classe ficarão sujeitos, quanto á taxa ao que estipulam os paragraphos 4º e 5º do art. 22.

Art. 33. As pessoas que acompanharem estes transportes pagarão segundos as tarifas dos viajantes. Somente duas pessoas serão transportadas gratuitamente si se collocarem no carro que contém o cadaver. O cadaver deve ser sempre acompanhado de pessoa que do mesmo se encarregue na estação do destino.

Paraphrasso unico. Os cadaveres somente serão acceitos para transportes quando collocados em caixões fechados e acompanhados

de certificado medico attestando que o morto não soffria e nem morreu de molestia contagiosa.

Art. 34. Transporte de bagagem e encomendas — As tarifas ns. 2, 3 e 3-A, applicam-se ao transporte de bagagens e encomendas.

Art. 35. Bagagens — Entende-se por bagagens os objectos de uso pessoal dos viajantes ou destinados a prover as necessidades ou condições da viagem.

§ 1º. Cada passageiro de ambas as classes tem direito de conduzir, livre de frete, até 45 kilos de bagagem. Cada 10 kilos ou fracção que exceder este peso pagará de accôrdo com a tarifa 2. Os menores munidos de meia passagem sómente tem direito á metade deste peso.

§ 2º. Uma familia ou grupo de pessoas viajando juntas, não poderá, allegando esta circumstancia, augmentar as dimensões do volume, cujo transporte gratuito é permittido, conforme o disposto no paragrapho antecedente.

§ 3º. Cada passageiro só poderá levar consigo dentro do carro, sem pagar frete, um pequeno volume que não exceda de cinco kilogrammas de peso. Esses volumes isentos de frete, não serão registrados e o seu transporte correrá sob os cuidados e responsabilidade daquelles a quem pertencerem.

§ 4º. Excluem-se dos objectos que podem ser transportados em carros de passageiros, todos aquelles que, a juizo do conductor, forem de risco, perigo ou causarem incommodo.

Art. 36. Toda bagagem a ser transportada deverá ser apresentada, juntamente com o bilhete de passagem, ao despachante da estação, pelo menos 20 minutos antes da partida do trem.

Art. 37. Toda bagagem deverá ser submettida a um despacho, havendo ou não excesso.

Art. 38. Por cada despacho cobrar-se-á uma taxa de 100 réis.

Art. 39. A bagagem apresentada a despacho tem de ser convenientemente fechada e bem acondicionada, sem o que a companhia reserva-se o direito de recusal-a.

Art. 40. Si um volume estiver aberto ou mal acondicionado, o passageiro será convidado a fechalo ou a bem acondicionalo.

Si o passageiro não puder fazelo aceitar-se-á o volume declarando-se no registro e no conhecimento não ficar a estrada responsavel por elle.

Si, porém, o passageiro impugnar esta declaração, não se aceitará o transporte.

Art. 41. A bagagem será posta á disposição do passageiro logo após a chegada do trem e entregue mediante apresentação do conhecimento. Si o passageiro allegar a perda do conhecimento da bagagem, o agente da estação verificará si a bagagem pertence ao reclamante, fazendo este adduzir provas, como apresentação das chaves, relação do conteúdo, testemunho de pessoas fidedignas, etc.

Feita a verificação poderá o agente, si julgar provada a identidade do proprietario, entregar-lhe a bagagem, mediante recibo ou resalva, pagando \$5000.

Art. 42. A bagagem registrada, não reclamada logo após a chegada do trem, será recolhida a um depósito e 24 horas depois ficará sujeita à armazenagem e posta à disposição do dono, diariamente, durante as horas do expediente.

Art. 43. A bagagem apresentada de vespera para ser despachada logo no dia seguinte será recebida e conservada em depósito, entregando-se a quem a apresentou um recibo para servir de título à restituição.

Si a bagagem não for procurada no dia seguinte na estação do destino, ficará sujeita também à armazenagem.

Também será recolhida a depósito e sujeita à armazenagem, a bagagem não registrada que for encontrada nas estações ou nos carros.

Art. 44. A indemnização de volumes de bagagem por extravio ou avaria se procederá como se estivesse em curso de transporte, ainda quando effectivamente estejam nos depósitos da estrada.

Art. 45. A bagagem que não for reclamada no prazo de 90 dias a contar da data em que tiver chegado ao destino, será vendida e o producto recolhido à thesouraria da estrada, salvo os generos de facil deterioração que ficam sujeitos ao art. 137.

Art. 46. Encomendas — Poderão ser expedidos como encomendas pelos trens, quaesquer volumes cujos pesos e dimensões não tragam embaraço ao serviço, a juizo do agente da estação. Estes volumes pagarão frete conforme as taxas das tarifas numero 3 e 3-A.

Art. 47. Os volumes de encomendas devem ser fechados e acondicionados na forma mencionada nos arts. 39 e 40, a cujas disposições ficam sujeitos e, além disto, devem indicar o nome, residencia do destinatario e a estação a que se destinarem.

Art. 48. A expedição de encomendas será certificada por um conhecimento que servirá de título à pessoa nelle mencionada como destinataria para entrar na posse dos volumes.

Art. 49. No caso de perda do conhecimento, os volumes serão entregues à vista da certidão do despacho, podendo também ser mediante recibo si forem de facil deterioração, os generos nelles contidos, justificando o destinatario ao agente da estação ser o proprio a quem foram consignados.

Art. 50. As encomendas não retiradas depois de 24 horas do sua chegada à estação, serão recolhidas a depósito e pagarão armazenagem até 90 dias. Findo este prazo, si ainda não tiverem sido retiradas, ficarão sujeitas à venda e a todas as disposições que lhes forem applicaveis, referentes a depósito nos armazens da estrada; salvo as de prompta e facil deterioração, que ficam sujeitas ás disposições do art. 137.

Art. 51. A estrada não se responsabilisa pelos damnos provenientes da natureza dos generos contidos nos volumes de encomendas.

No caso de extravio ou em outros que affectem a sua responsabilidade, esta se tornará effectiva de accordo com as presentes condições regulamentares, considerando-se em todo o caso os volumes em curso de transporte.

Art. 52. Transporte de mercadorias — Todos os generos e artigos de commercio, cujo transporte não fôr solicitado ou não fôr admittido sob a denominação de encomenda, serão transportados como carga, pagando frete de accôrdo com as taxas das tarifas estabelecidas e as especies que constam destas condições regulamentares. As mercadorias não classificadas serão incluídas nas classes das suas similaress.

Art. 53. Contendo um volume mercadorias de differentes classes serão todas equiparadas á que pagar maior taxa.

Art. 54. As mercadorias sob a denominação generica de miudezas, diversos, etc. ficam comprehendidas na tarifa n. 4.

Art. 55. Materias de uma só natureza e exclusivamente destinadas para fins industriaes, em carregamento de não menos de 15.000 kilogrammas, pagarão pela tarifa n. 10.

As mercadorias classificadas na tarifa n. 9, quando tambem de uma só natureza e, em carregamentos de não menos de 15.000 kilogrammas, gosarão de um abatimento de 10 %.

As mercadorias classificadas na tarifa n. 11, quando de uma só natureza, pesando de 10.000 kilogrammas para cima, poderão ser classificadas na tarifa n. 12, e na tarifa n. 13, quando a lotação do carro for completa.

As mercadorias despachadas pela tarifa n. 13, com percurso superior a 300 kilometros, pagarão um frete maximo de 26\$ por 1.000 kilogrammas.

A carga e descarga de mercadorias classificadas nas tarifas 12 e 13 serão feitas pelas partes interessadas ou á custa destas.

As tarifas especiaes E-1 e E-2 applicam-se exclusivamente para productos gommíferos despachados para Porto Velho ou Santo Antonio.

Art. 56. As mercadorias não susceptíveis de serem carregadas com outras são accelltas somente pelos preços de carga minima de 5.000 kilogrammas, seja qual fôr o peso da expedição.

São mercadorias não susceptíveis de serem carregadas com outras e sujeitas á carga minima de 5.000 kilogrammas as seguintes:

Anthracito, areia, asphalto, argilla, carvão de pedra, cal, cascalho, chifres, coje, estrume, enxofre, forragens, gesso, giz, guano, kaolin, lages aparelhadas e não aparelhadas, ossos em bruto, pedra de arvenaria e britada, porcellana, residuos de açougue, sangue de boi, sebo, telhas, terras não denominadas, tijolos, turfa, barro, ocuros frescos, fressuras, lepha e cannas.

Art. 57. Quando algumas das mercadorias a que se refere o artigo precedente estiverem ensaccadas, encaixotadas ou embarriçadas, de fórma que possam ser, sem prejuizo de outras, carregadas conjunctamente, ficarão isentas da condição de carga minima.

Art. 58. As expedições de mercadorias para o mesmo destino se farão na ordem da apresentação dos despachos na estação de partida, salvo quando se tratar de expedições por objecto de serviço publico urgente que terão preferencia.

Quanto áquellas, porém, terão preferencia as mercadorias sujeitas a prompta deterioração.

Art. 59. A carga e descarga dos objectos de transporte serão feitas pelo pessoal da companhia, exceptuando-se o caso seguinte:

Quando as mercadorias forem a granel, as duas operações serão feitas pelo pessoal do interessado, podendo a companhia, no caso de fazel-as com o seu pessoal, cobrar por cada uma das operações a quantia de 30 réis por cada 10 kilogrammas.

Para os volumes cuja carga e descarga demandarem cuidado pela sua qualidade e peso, serão as operações feitas por conta e risco dos interessados.

Art. 60. O expedidor e o destinatario têm o direito de exigir a pesagem na estação de destino, das suas mercadorias, ainda que nada indique alteração no carregamento ou nenhum indício de avaria se manifeste nos volumes, com tanto que se tenha verificado o peso na estação de procedencia.

Si não houver differença no peso ou si a differença encontrada para mais ou para menos não exceder um por cento no peso mencionado na nota de expedição, a operação de pesagem será paga a razão de 200 réis por fracção indivisivel de 100 kilogrammas.

Si a differença fôr de mais de um por cento (1 %) nada se cobrará pela operação de pesagem e o peso de transporte será re-ctificado correspondentemente para mais ou para menos, exceptuando-se as mercadorias que, por sua natureza, são sujeitas á differença de peso e cuja percentagem será calculada conforme a especie da mercadoria.

Art. 61. Quando um expedidor necessitar de vagões para carga completa de sua mercadoria, deve fazer requisição com antecedencia razoavel.

O expedidor fica sujeito á multa de 10\$ por cada vagão, por dia, si a mercadoria não fôr remetida para a estação de partida no dia convenionado, e a estrada poderá além disso dispor do material rodante.

A importancia da multa deve ser depositada no acto da requisição, sendo depois restituída sinão tiver de ser applicavel.

O agente da estação prevenirá ao expedidor do dia e hora em que os vagões pedidos forem postos á sua disposição.

Si dentro de seis (6) horas o carregamento do vagão não fôr feito por pessoal do expedidor, este fica sujeito á multa de 2\$ por hora e por vagão.

Não se contam as horas decorridas das 18 ás 6. Quando o carregamento tiver de ser feito por pessoal da estrada, a mesma multa será applicada si decorrerem mais de seis horas entre o recebimento da primeira parte da expedição e o do seu complemento, isto é, si a expedição toda não fôr remetida para a estação em tempo de ser effectuado o carregamento dentro de seis horas.

A mesma multa de 2\$000 por hora será applicada por vagão carregado que, por falta dos documentos prescriptos, não possa ser expedito pelo trem que o devia levar.

Nenhum expedidor de um ou mais vagões poderá exceder, sob qualquer pretexto, a lotação dos mesmos vagões.

O expedidor é responsavel por qualquer avaria causada por seus agentes nos vehiculos da estrada no carregamento e descarga ou por excesso de lotação.

Art. 62. O transporte de objectos que exigir emprego de material especial não será obrigatorio.

Art. 63. O transporte de massas indivisiveis, cujo peso exceda a 1.000 kilogrammas, ou cujo volume a 10 metros cubicos, ou cujo comprimento seja superior a 10 metros, será objecto de ajuste, e a administração poderá recusar taes cargas si não lhe convier.

Art. 64. Serviço á margem da linha — A estrada poderá conceder aos proprietarios ribeirinhos da mesma autorização para carregarem ou descarregarem mercadorias em pontos fóra das estações, submettendo-se elles ás condições seguintes:

1º, os remetentes ou destinatarios deverão fazer á sua custa todos os preparativos para carregar ou descarregar vagões nos pontos indicados. A administração aceitará ou não esses preparativos;

2º, os remetentes ou destinatarios serão responsaveis pelos estragos feitos no que pertencer ou fór inherente á estrada e serão obrigados a fazel-os reparar á sua custa, sob a direcção dos empregados da estrada;

3º, a administração determinará as horas do dia ou da noite em que estas diversas operações poderão ser feitas e declinará toda da responsabilidade quanto aos estragos que puderem resultar desses serviços nos terrenos dos sobreditos proprietarios ou seus vizinhos, ou em suas mercadorias;

4º, o carregamento ou descarga será feito pelos remetentes ou destinatarios com pessoal seu e por sua conta e risco, mas sob a vigilancia do pessoal da estrada, cobrando-se 2\$ por 1.000 kilogrammas ou fracção de 1.000 kilogrammas por cada operação;

5º, os fretes a cobrar serão sempre os da estação ou parada immediatamente além do ponto do carregamento ou descarga.

Fica, porém, estabelecido que os despachos, o pagamento dos fretes e a entrega das expedições se farão na estação mais proxima do carregamento;

6º, a administração cobrará o transporte desta natureza para não menos da lotação completa dos carros e mais o percurso da machina;

7º, os remetentes deverão avisar o agente da estação encarregada de fazer a expedição com antecedencia de 48 horas e o agente indicará o dia e a hora durante os quaes o carregamento deverá ser feito;

8º, si no dia e dentro das horas indicadas, o carregamento não puder ser feito, os vagões serão retirados e o remetente ficará obrigado a pagar o transporte;

9º, os trens fornecidos para estes serviços que forem formados pelas machinas de lástro, da manobra ou da reserva, além dos fretes cobrados de accôrdo com as tarifas, suas condições e as do presente artigo, proceder-se-á ao despacho como si o transporte se fizesse nos trens ordinarios e pagarão mais, pelo percurso da locomotiva, desde o deposito até a estação mais proxima ao ponto de carga ou descarga, 3\$ por kilometro.

Art. 65. Trens especiaes de mercadorias — Si a estrada julgar conveniente poderá conceder trens especiaes para o carregamento de mercadorias á margem da linha, ficando os concessionarios dos trens obrigados ás seguintes condições:

1ª. pagamento do frete de 10 vagões, no minimo;

2ª. pagamento do percurso da locomotiva desde o deposito que a tiver de fornecer até o ponto do carregamento e dahi até a estação de destino da mercadoria, na razão de \$500 por kilometro.

Art. 66. Serviço em ramaes ou desvios particulares — Os desvios ou ramaes particulares, permittidos para uso de estabelecimentos ruraes, industrias, etc., ficam subordinados ás seguintes condições:

1ª. o concessionario do ramal previnirá ao agente da estação da quantidade de vagões de que carecer para o carregamento das mercadorias que tiver de remetter.

A administração só é obrigada a fornecer os vagões que lhe forem pedidos pelos concessionarios, segundo as conveniencias de seus serviços;

2ª. a administração fará todas as manobras para levar á entrada do ramal ou dahi trazer os vagões que tiverem de ser levados ao ramal para carregamento ou descarga.

Fica a cargo do concessionario o movimento dos vagões entre o ponto de junção do ramal com a linha principal e o seu estabelecimento;

3ª. os vagões não podem ser empregados sinão no transporte de objectos ou mercadorias destinados á linha principal da estrada;

4ª. a administração poderá cobrar pelo fornecimento e remessa de seu material, para o ramal ou desvio, as seguintes taxas, quer os vagões estejam, quer não, completamente carregados:

Quatro mil réis (4\$000) por vagão vaio que entrar no desvio ou ramal para ser carregado, ou por vagão que entrar e sair carregado;

5ª. os preços de locação do material, acima fixados, serão cobrados pelos vagões pedidos pelo concessionario, ainda que elle dos mesmos não se tenha utilizado;

6ª. o tempo durante o qual os vagões podem ficar no ramal ou desvio não deve exceder de 12 horas, quando o ramal não tiver mais de um kilometro.

Este prazo é augmentado de meia hora por kilometro, além do primeiro, não comprehendidas as horas da noite, das 18 ás 6;

7ª. a duração da estadia no ramal conta-se a partir do momento em que a administração tiver levado os vagões vãos ou carregados á entrada do ramal, até o momento em que os vagões tiverem sido restituídos pelo concessionario ao ponto de junção com a linha principal;

8ª. o concessionario é responsavel pelas avarias que o material soffrer durante o percurso ou estadia no ramal;

9º, no caso de demora no regresso dos vagões, ficará o concessionário sujeito á multa de 2\$ por hora e por vagão com o mínimo de 10\$000;

10, o carregamento e descarga, o chumbamento e o deschumbamento dos vagões no ramal serão feitos pelo pessoal dos concessionários.

Os vagões remetidos carregados para o ramal terão o sinete da estrada e os vagões carregados no ramal terão o sinete do concessionário, não se responsabilizando a administração pelo numero ou peso dos volumes, quando o sinete do concessionário chegar intacto á estação do destino;

11, os preços de locação acima fixados são independentes das taxas relativas ao percurso da linha principal, ás quaes serão adicionados estes preços.

Estas taxas serão cobradas de conformidade com as tarifas geraes que regem a expedição;

12, o frete das mercadorias procedentes do ramal será cobrado por lotação completa do vagão, embora este não esteja completamente carregado.

O frete das mercadorias destinadas ao ramal será cobrado pelo peso da expedição, não podendo o frete total das expedições carregadas no mesmo vagão ser inferior a 20\$000;

13, quando o ramal convergir a uma estação, as mercadorias provenientes do ramal ou ao mesmo destinadas serão taxadas na linha principal, como se proviesses ou se destinassem a essa estação;

14, quando o ramal tiver origem entre duas estações ou paradas, as mercadorias provenientes do ramal serão taxadas na linha principal, como se parissem da estação immediatamente anterior ao ramal, segundo a direcção das mercadorias na linha principal.

As mercadorias destinadas ao ramal serão taxadas na linha principal, com se fossem destinadas á estação ou parada immediatamente posterior ao ramal;

15, quanto ás mercadorias destinadas os ramaes, os prazos de transporte na estrada, na linha principal, expiram no momento em que a administração tiver posto os vagões que as levem a disposição do concessionário, no ponto de junção.

Reciprocamente, quanto ás mercadorias procedentes dos ramaes, os prazos de transportes na estrada correm do momento em que os vagões forem postos á disposição no ponto de junção;

16, a administração não accêita carregamentos que ultrapassem o maximo de lotação fixado para cada especie de vagão. Não accêita, tampouco, carregamentos que ultrapassem os limites das bitolas estabelecidas;

17, a applicação do disposto neste artigo fica sujeita ás condições da tarifa geral em tudo que não fôr contrario ás disposições particulares que precedem;

18, os transportes de lenha, madeira e outras mercadorias de pouco valor, que necessitam um serviço especial de accôrdo com as exigencias do caso, serão effectuados por convênio.

Art. 67. Transporte de valores — Por despacho de valores entende-se o transporte de ouro, prata, platina e pedras preciosas em ouro, prata, cobre e nickel, papel-moeda, de quaesquer valores.

Considera-se fraude toda declaração inexacta quanto á natureza, ao valor ou peso dos objectos acima especificados.

Art. 68. Os despachos de valores pagam as mesmas taxas da tarifa n. 3 e mais 1 % *ad-valorem*.

Art. 69. As taxas são applicaveis por 10 kilos e por kilometro quanto á distancia, e a percentagem *ad-valorem*, por 1:000\$000.

Toda a fracção inferior a esta cifra conta-se como 1:000\$000.

Art. 70. O frete minimo de uma expedição de valores é de 10\$000.

Art. 71. Estes objectos devem ser cuidadosamente pesados e serão expedidos em trens de viajantes e na falta destes pelos trens mixtos.

Art. 72. O dinheiro amoedado as joias e os metaes preciosos devem estar acondicionados em sacos, caixas ou barris. Estas expedições devem ser apresentadas pelos expedidores já acondicionadas como aqui se exige. Não devem ser acondicionadas pelos agentes, ou outros empregados da estrada.

Art. 73. O transporte a descoberto é prohibido.

Art. 74. Os saccos devem ser de panno forte, cosidos por dentro e perfeitos, isto é, não dilacerados ou remendados. A bocca dos saccos será fechada por meio de corda ou cordel inteiro, cujo no será coberto por sinete em lacre ou chumbo, e cujas extremidades serão mantidas por sinete igual sobre uma ficha solta. Em falta de sinete, as extremidades da corda ou cordel poderão ser perto do nó introduzidas em lacre ou chumbo.

Art. 75. As caixas ou barris serão pregados ou arqueados com solidez e não deverão apresentar vestigio algum de abertura enco-berta nem fractura.

As caixas serão fortemente ligadas por meio de cordas inteiriças, collocadas em cruz, com tantos sinetes em lacre ou chumbo quantos forem necessarios para garantir a inviolabilidade dos volumes.

Nos barris uma corda applicada em cruz nas duas extremidades será fixada por meio de sinete em lacre ou chumbo.

Art. 76. O papel-moeda ou notas de banco, as apolices e acções de companhias e outros papeis de valor devem ser apresentados em saccos ou caixas, ou formar pacotes revestidos de envoltorios intactos em papel ou panno encerado.

Todavia, os volumes apresentados em envoltorios de papel poderão ser accellios si em relação á solidez e acondicionamento estes envoltorios nada deixarem a desejar.

Todo o pacote deve ser fechado por meio de sinetes em lacre, sendo estes em numero sufficiente para assegurar a sua inviolabilidade (tres pelo menos).

Art. 77. Na nota de expedição que acompanhar o transporte de ouro, joias, etc., deve-se mencionar, independentemente das indicações ordinarias, o valor por extenso do artigo e deve haver sinete em lacre igual ao apposto sobre os volumes.

Art. 78. Os endereços não devem ser cosidos, nem collados, nem pregados nos volumes afim de que não possam encobrir vestigio de abertura ou fractura; podem ser escriptos sobre os volumes ou affixados a elles por mero de cordel.

A declaração do valor do artigo será mencionada, por extenso, no endereço.

Art. 79. As iniciaes, legendas, armas, firmas sociaes ou nomes de estabelecimentos, impressos sobre os saccos, caixas ou barris e pacotes devem ser perfeitamente legiveis.

Art. 80. Os sinetes feitos com moedas são formalmente prohibidos.

Art. 81. As expedições de valores devem ser apresentadas a despacho, pelo menos, uma hora antes da marcada para a partida do trem, afim de poder seguir pelo mesmo trem.

Art. 82. As expedições de valores só serão entregues aos proprios destinatarios reconhecidos ou abonados como taes ou a seus prepostos, sempre mediante recibo no proprio conhecimento.

Art. 83. Transporte de animaes — O transporte de animaes está sujeito ás tarifas ns. 16 e 17.

Art. 84. Os animaes classificados na tarifa 16, quando despachados com a lotação do vagão completa, até 16 cabeças gosarão de um abatimento de 25 %. Excedendo, porém, de 300 kilometros, o frete maximo será de 32\$ por cabeça.

Art. 85. Os animaes classificados na tarifa 17, quando despachados com a lotação do vagão completa, até 40 cabeças gosarão de um abatimento de 10 %.

Art. 86. Os animaes despachados nas condições dos arts. 84 e 85 deverão ser acompanhados por cuidadores em numero de um para tres vagões, os quaes terão transporte gratuito de ida e volta em 2ª classe.

Art. 87. Quando os animaes despachados, conforme as tarifas 16 e 17, forem destinados a estações além do itinerario do trem pelo qual foram expedidos e pernitem em qualquer estação e não forem acompanhados de cuidadores (de accordo com o artigo 86), só serão acceitos mediante a cobrança da taxa adicional de 5\$000 por cabeça para as despezas de cocheira.

Art. 88. A estrada não é responsavel pela fuga ou morte dos animaes quando em viagem, salvo provando-se a culpa do seu pessoal.

Art. 89. Transporte de vehiculos — As tarifas ns. 18 e 19 applicam-se ao transporte de vehiculos de qualquer especie, armados ou desarmados.

Art. 90. Os vagões, as locomotivas e os "tenders" desarmados pagarão pelas tarifas ns. 11, 12 ou 13.

Art. 91. Os vagões rodando sobre eixos pagarão 125 réis por eixo e por kilometro ou fracção de kilometro, e as locomotivas com os seus "tenders", sem vapor, pagarão 2\$ por kilometro.

As locomotivas com vapor pagarão o frete que fôr convençionado.

Art. 92. O carregamento e descarregamento de vehiculos são feitos aos cuidados e por conta e risco dos expedidores e dos destinatarios.

Art. 93. Transporte de material fluctuante — O carregamento e descarregamento de material fluctuante serão feitos por conta e risco do remetente ou do destinatario.

Art. 94. O material fluctuante classificado na tarifa n. 20, quando armado, será acceto para despacho com o minimo de 5.000 kilogrammas.

Parapho unico. O material classificado nas tarifas ns. 20, 21 e 22, quando exigir para o seu transporte mais de um vagão, pagará pelo seu peso, com o augmento de 50 %; mas referido este augmento sómente aos volumes que exigirem mais de um vagão.

Art. 95. O serviço de tirar ou botar para agua, de embarcar ou desembarcar de navios, qualquer embarcação, será effectuado por preço préviamente convencionado.

Art. 96. Estações fluviaes — As estações fluviaes de Porto Velho, Jacy-Paraná, Albuñã, Villa Murbinho e Guajará-Mirim, respeitando o regimen que fôr estabelecido pelo Governo para cada porto, recebem, guardam, expedem e entregam os objectos de transporte, ou tenham estes de seguir para o interior em vagões da estrada, ou tenham de passar deste para embarcações atracadas aos cães ou pontes das mesmas, com ou sem auxilio dosapparelhos de carga ou descarga de que disponham as mesmas estações.

Art. 97. O ingresso ao recinto das pontes e cães só é permitido em objecto de serviço, tornando-se vedado depois das 18 horas aos que não apresentarem licença por escripto dos agentes de estação.

Art. 98. Os serviços das pontes e cães começam ás seis horas e terminam ás dezoito, salvo o direito da companhia de conceder o mesmo tempo de trabalho, alterando este horario.

Art. 99. O serviço de carga e descarga se fará de embarcações para o cães e ponte, ou vice-versa, por intermedio do pessoal da estrada ou não, a juizo desta e com auxilio da cabrea e dos guindastes. Quando os serviços de carregamento ou de descarga necessitarem o auxilio de guindastes, estes serão manobrados pelo pessoal da estrada, que procederá á sua execução com a maxima brevidade e com cuidado preciso para evitar avarias.

Art. 100. A atracação de embarcações aos cães ou pontes se fará á vista de pedidos que serão registrados e satisfeitos em ordem de antiguidade, sujeitando-se, porém, sem que tenham direito a indemnização alguma, as embarcações atracadas, as manobras que os serviços exigirem e forem determinadas pelo empregado da estrada incumbido de regular a sua execução.

Art. 101. Depois de terminada a descarga, serão as embarcações retiradas sob pena de pagamento da taxa de 10\$ por metro corrente e por dia do logar que occuparem.

Art. 102. As tripulações das embarcações atracadas aos cães ou pontes ficarão sujeitas, enquanto ahí permanecerem as mesmas embarcações, ás disposições do regulamento de 26 de abril de

1857, no que diz respeito á segurança, fiscalização e policia das estradas de ferro.

Art. 103. É prohibido a qualquer embarcação atracada aos caés ou ponte receber ou descarregar carga de ou para barcaças ou alvarengas encostadas á mesma embarcação, sem prévia licença da administração da estrada de ferro.

Art. 104. As avarias e danos causados aos caés ou pontes, ou material da estrada, pelas embarcações atracadas, ou suas tripulações, serão indemnizadas á vista das despezas de reparação que forem necessarias e que serão orçadas pelo pessoal da estrada.

Art. 105. Pela descarga de mercadorias das embarcações para os caés ou pontes, ou pelo carregamento dellas para as embarcações, a estrada cobrará 10\$ por tonelada.

Art. 106. Igualmente será cobrada a importancia de 10\$ por tonelada de mercadoria desembarcada ou embarcada por qualquer embarcação, desde que acoste no porto, dentro do recinto da estrada, embora esse embarque ou desembarque não seja feito por conta da estrada. Esta taxa será cobrada de accôrdo com os manifestos de carga de que cada embarcação será obrigada a entregar cópia á administração da estrada.

Art. 107. A carga e descarga dos vapores serão feitas mediante taxa dupla quando se effectuarem nos domingos e feriados.

Art. 108. Os volumes indivisiveis de peso superior a 3.000 kilogrammas pagarão taxa especialmente convenionada.

Art. 109. Pelo uso dos guindastes ou cabreas existentes nos diversos pontos da linha, fóra de Porto Velho, a estrada cobrará 400 réis por volume, cujo peso não exceda de 300 kilogrammas; e preço a se convenionar quando exceder de 300 kilogrammas, ficando entendido que todo serviço braçal de carga e descarga correrá por conta e risco das partes.

Art. 110. O embarque ou desembarque de animaes nos caés ou pontes será effectuado por conta e risco das partes interessadas, conforme prévio accôrdo.

CONDIÇÕES GERAES

Art. 111. Embargos ou penhoras — O embargo ou penhora em mercadorias ou quaesquer objectos depositados nas estações da estrada são regulados pelas disposições do decreto n. 841, de 13 de outubro de 1851.

Art. 112. Os objectos embargados ou penhorados não serão retirados das estações sem ter sido a estrada indemnizada do que lhe fór devido por frete, armazenagem e mais despezas.

Art. 113. Quando o embargo ou penhora recahir em generos de facil deterioração, nocivos ou perigosos, não poderão elles ficar depositados nas estações.

Art. 114. Os volumes e objectos apprehendidos pela Fazenda Nacional, que lhe ficarem pertencendo, não se excluem das disposições dos artigos anteriores.

Art. 115. Recebimento — Em todas as estações da estrada os escriptorios estarão abertos meia hora antes da partida dos trens para o recebimento e despacho de bagagens, encommendas e animaes.

Art. 116. Nenhuma mercadoria, para cujo transporte na estrada de ferro se exija nota de expedição, pôde ser recebida pelos empregados da estrada, si não vier acompanhada de nota de expedição, ou não fôr feita na occasião do despacho.

Art. 117. As mercadorias e quaesquer objectos entregues á estrada serão conferidos na estação de procedencia e na de destino, á medida que forem sendo recebidos, verificando-se as marcas, a quantidade dos mesmos, a natureza da mercadoria, o peso, o frete pago e as despezas accessorias.

Art. 118. A pesagem dos volumes submettidos a despacho deve, em geral, ser feita pelo pessoal do expedidor no acto de entregar o genero na estação, visto que os agentes devem exigir que o peso indicado na nota de expedição seja provado pelo proprio expedidor em presença do pessoal da estrada, que nada percebe por pesagens.

Entretanto, esse serviço poderá ser feito por pessoal da estrada, quando para conveniencia da arrumação dos volumes, não fôr possível pesal-os no acto de entrarem para os armazens.

Art. 119. Na estação de partida será extrahido o conhecimento em quatro vias, das quaes a primeira tem de ficar em poder do expedidor; a segunda será remettida á contadoria; a terceira acompanhará a mercadoria com a guia e será archivada na estação de destino; e a quarta ficará archivada na estação remetente, sendo o expedidor responsavel sómente pela taxa de uma das quatro vias.

O conhecimento deve mencionar o nome do expedidor e do destinatario, as marcas, o peso e os numeros dos volumes; o frete pago ou a pagar e as despezas accessorias.

Art. 120. Por cada despacho de bagagem e encommendas, animaes ou mercadorias (exceptuando-se os transportes gratuitos), cobrará a estrada a taxa de 100 réis por conhecimento.

Art. 121. Todo despacho de mercadorias, bagagens, encommendas, valores, carros, animaes, etc., é certificado por conhecimento que será entregue ao expedidor.

Art. 122. O expedidor poderá annullar ou variar a consignação do objecto de transporte cujo despacho houver pago emquanto na estação do destino este objecto não passar ao dominio do destinatario pela apresentação do conhecimento que lhe dá direito de entrar na posse d'elle.

No caso de annullação, o objecto de transporte reverterá ao expedidor, ou terá o destino que este designar, cobrando-se as despezas inherentes á alteração e as de novo despacho si houver, excluidas sómente as de carregamento e descarga, restituindo-se o frete sem as despezas das notas de despacho, carregamento e descarga, si a expedição não tiver seguido o seu destino.

No caso de nova consignação far-se-ha novo despacho cobrando-se as despezas destes, as dos avisos ou telegrammas que forem expedidos e a differença de frete.

O expedidor em todos os casos deverá restituir á estrada os documentos que tiver recebido, isto é, o conhecimento, certificado,

ou qualquer outro, sem o que nenhuma alteração se fará no despacho.

A estação de despacho é a competente para attender e providenciar sobre as alterações a pedido, por escripto, do expedidor ou seu representante legalmente autorizado, cumprindo ao agente da estação levar e occorrido immediatamente ao conhecimento das repartições do trafego e da contadoria.

Art. 123. Entrega — O destinatario ou seu mandatario é obrigado a passar recibo das expedições das mercadorias, valores, etc., no conhecimento.

Art. 124. O destinatario tem direito de, antes de passar o recibo da mercadoria, examinar o estado externo dos volumes.

Só se permittirá o exame interno si o volume apresentar indicios de violação ou avaria.

Nos casos e avaria o destinatario só tem direito de recusar a mercadoria quando esta estiver de tal modo damnificada que nenhum valor commercial tenha, ou quando o volume formar um todo tal que a avaria de uma parte importe na perda completa de toda a mercadoria.

Sendo, porém, a avaria apenas parcial deve-se retirar a mercadoria logo depois de avaliado o damno causado.

Art. 125. No caso de demora de parte de uma expedição, o destinatario não tem direito, sob pretexto de não estar ella completa, de recusar-se a retirar a parte que tiver chegado, salvo o caso em que a expedição fraccionada constituir um todo tal que a falta de uma das partes o inutilize.

Art. 126. Quando as mercadorias taes como fructas frescas, legumes frescos, carne fresca, peixe fresco ou outras semelhantes chegarem á estação do destino em estado tal que possam ser nocivas á saude publica, a estrada deverá mandar enterrar-as, avisando o interessado. Do enterramento lavar-se-á termo.

Art. 127. O transporte em retorno de todo objecto recusado ou não procurado pelo destinatario é sujeito a frete e respectiva taxa.

Art. 128. Si antes de feita a entrega da mercadoria ao destinatario, procedendo-se ao exame do despacho, o que é obrigatorio, se verificar que o frete cobrado na estação de partida, ou indicado para ser cobrado na estação de destino, é inferior ao real, ou que se deixou de cobrar, ou indicar para se cobrar alguma taxa, dever-se-á refer a mercadoria até que o expedidor ou destinatario satisfaça a differença do frete.

Si a differença fór contra o expedidor o agente dará conhecimento della ao destinatario e communicará immediatamente á contadoria.

Art. 129. Prazo de descarga e estadia livre — As mercadorias, vehiculos, etc. devem ser retirados das estações dentro do prazo de 48 horas, quando os destinatarios residirem á distancia de tres kilometros das estações; e de oito dias, quando residirem a maior distancia.

Art. 130. Em Porto Velho, as mercadorias, vehiculos, etc., devem ser retirados dentro de 24 horas depois da chegada.

Art. 131. As mercadorias cujo peso exceder de 10.000 kilogrammas e que não precisarem ficar armazenadas sob coberta enxuta, podem ser retiradas das estações do interior no prazo de dez dias.

Descontam-se os dias de domingo e feriado.

Terminado o prazo permitido, a demora é calculada sobre todas as horas seguintes, tanto do dia como da noite, sem excepção dos domingos e dias feriados.

Art. 132. Armazenagem — Não sendo as mercadorias retiradas dos carros ou dos armazéns dentro do prazo de estadia livre, serão cobradas as seguintes taxas a título de indemnização por folga forçada do material, depósito ou armazenagem das mercadorias:

Para as mercadorias não descarregadas 1\$ por hora e por vagão com o mínimo de 10\$000;

Para as mercadorias descarregadas, mas não retiradas, 50 réis por fracção indivisível de dez kilos e por dia, até 90 dias, sem que em nenhum caso a taxa seja inferior a 500 réis por dia.

Si, porém, as mercadorias, qualquer que seja a sua natureza, ficarem depositadas a céu aberto, a taxa será de 20 réis por 100 kilogrammas e por dia, com o mínimo de 500 réis.

Quanto aos vehiculos e material fluctuante, a taxa é de 3\$ por vehiculo ou por volume de material fluctuante, por dia ou fracção de dia.

Art. 133. Ao carvão vegetal e lenha, depositados na linha, ou nos pateos das estações sob a vigilancia da estrada, concedem-se cinco dias de estadia livre. Não sendo retirados dentro desse prazo ficam sujeitos á armazenagem de 5\$ por vagão e por dia.

Art. 134. Nenhuma taxa de armazenagem poderá a estrada cobrar pela demora das mercadorias nas estações antes de serem expedidas, salvo si a demora fôr motivada pelo expedidor ou pelo destinatario. Neste caso cobrar-se-á a armazenagem por cada dia que decorrer entre aquelle em que deveria ter se effectuado a expedição e aquelle em que o fôr.

Art. 135. Nenhuma armazenagem se cobrará pela estadia das mercadorias nas estações além de 90 dias.

Art. 136. Na cobrança das armazenagens não se contarão os dias da chegada e da entrega ou do despacho das mercadorias.

Art. 137. As mercadorias que não forem retiradas das estações destinatarias no prazo de noventa dias, a contar da data em que tiverem sido descarregadas, ou por terem sido recusadas, ou não procuradas pelos destinatarios, ou por não serem estes conhecidos, serão vendidas em leilão publico annuciado com oito dias de antecedencia.

Si o producto da venda não fôr sufficiente para pagamento do frete, armazenagens, e mais despesas, o expedidor ou destinatario não será obrigado a entrar com a differença.

Si as mercadorias forem das que por sua natureza são sujeitas a rapida deterioração, a estrada tem o direito de vendel-as, recolhendo o producto liquido á thesouraria da estrada.

Art. 138. Nos armazens de cabotagem em Porto Velho será cobrada a armazenagem de 500 réis por dia e por volume de mercadorias que não forem retiradas no prazo de tres dias de estadia

livre, a contar da data em que terminar a descarga do vapor em que vierem.

Art. 139. Declaração — Os expedidores poderão formular as notas de expedição que se encontram a venda no escriptorio central em Porto Velho, a 5\$ por 100 folhas; mas, quando não se utilizarem dessa faculdade poderão remetter as mercadorias para a estação acompanhadas de declaração assignada, indicando:

1. o nome do expedidor e o do destinatario, sua residencia e rua e numero si fôr em povoado;

2. a estação de procedencia e a de destino;

3. a quantidade, o peso, a natureza e a marca da mercadoria;

4. indicação de frete pago ou a pagar.

Si se tratar de mercadoria sujeita a impostos federaes, estaduais ou municipaes, o expedidor deverá fornecer as peças, guias de imposto e esclarecimentos necessarios, afim de que o transporte e a entrega de taes mercadorias não soffram demora ou embargo.

A declaração escripta é indispensavel si o apresentante de mercadorias fôr analphabeto e poder dar verbalmente os esclarecimentos necessarios para os despachos da mesma.

Art. 140. Os expedidores devem declarar a especie de suas mercadorias si são frágeis e se devem ser preservadas da humidade, em falta do que a estrada não responde por avarias dessa especie.

Art. 141. Si a Estrada suspeitar inexactidão na declaração do conteúdo do volume, tem direito de verificá-lo em presença do expedidor ou do destinatario ou seus empregados, e na falta dos interessados, na presença de duas testemunhas.

Art. 142. O expedidor e recebedor são responsaveis pelas declarações contidas nas notas de expedição e sujeitam-se ás consequencias resultantes de declarações erroneas, indecifraes ou inexactas:

Art. 143. Toda declaração falsa ou insufficiente sobre a procedencia, destino, natureza ou valor das mercadorias expedidas, da logar, além do pagamento da differença de frete, á applicação de uma multa correspondente ao quintuplo dessa differença com o minimo de 50\$ e, sendo as mercadorias nocivas ou perigosas, a multa será o decuplo da differença do frete com o minimo de 100\$, sem prejuizo, em ambos os casos, de qualquer acção judicial que fôr de direito.

Em caso de accidentes será o expedidor obrigado ainda a indemnizar a Estrada do damno causado a seu material ou de qualquer outro que esta venha a soffrer, sem prejuizo da responsabilidade criminal, segundo as leis em vigor.

Art. 144. A Estrada poderá deter toda a expedição em que houver um ou mais volumes sujeitos por falsas declarações, a multas comminadas em seus regulamentos.

Si os volumes contiverem materias nocivas ou perigosas serão estes inutilizados, si não puderem ser logo vendidos, lavrando-se termo.

Art. 145. Não sendo as multas pagas no prazo de dez dias, a Estrada procederá a venda dos objectos detidos sem as formalidades judiciais, lavrando-se termo.

Si o producto da venda não fôr sufficiente para o pagamento das referidas multas, a Estrada poderá cobral-as executivamente.

Art. 146. Certificados — Os expedidores destinatarios ou pessoas legalmente autorizadas por elles, poderão requerer a administração da Estrada certificados dos despachos que tiverem effectuado, pelos quaes pagarão 5\$ e mais a ataxa de 2\$500 por mez ou fracção de mez civil, decorrido desde a data do despacho. No requerimento serão mencionados o numero do despacho, modo de transporte, data, procedencia, destino, quantidade de volumes, frete (si pago ou a pagar), o nome do remittente e do destinatario.

Art. 147. Em caso de perda do conhecimento poderão os volumes, depois de estabelecida a identidade do recebedor, ser devidamente entregues mediante resalva, pela qual será paga a taxa de 2\$000.

Fica entretanto livre á companhia, em casos especiaes, a seu juizo, exigir para a entrega a apresentação da certidão de que cogila o artigo anterior e que nesta hypothese deixa de ser facultativo.

Art. 148. Massas indivisiveis — O transporte de massas indivisiveis, cujo peso exceder a 3.000 kilogrammas, ou cujo conteúdo exceder de 10 metros cubicos, ou cujo comprimento exceder de 10 metros, será objecto de ajuste; e a administração poderá recusar taes cargas si lhe convier.

Art. 149. Dimensões dos carregamentos — O comprimento normal do material de transporte é fixado em 5m,50.

Art. 150. Os volumes que excederem de 10 metros de comprimento pagarão pelo seu peso ou medição, com augmento de 50 %.

Art. 151. Nas estações em que não houver balança para pesagem de grandes volumes, a cobrança dos fretes de taes expedições será feita mediante ajuste com a estrada e não deverá exceder o da lotação completa do vagão que o carregamento exigir.

Art. 152. Acondicionamento e marcas — Os volumes devem trazer marcas ou endereço bem legivel, e, além disto, o nome da estação do destino; e estar acondicionados de modo que possam resistir aos choques ordinarios inherentes ao transporte por estrada de ferro.

Art. 153. Poderá ser recusado o recebimento de mercadorias nas seguintes condições:

1ª. Si a mercadoria estiver tão mal acondicionada dentro dos envoltorios, que haja probabilidade de não chegar ao seu destino sem perda ou avaria;

2ª. Si exigindo a mercadoria, por sua natureza, um envoltorio qualquer para resguardar de perda ou avaria, fôr apresentada sem envoltorio;

3ª. Si no acto do recebimento a mercadoria apresentar indicio de já estar avariada.

Entretanto o expedidor poderá reparar os defeitos dos volumes e neste caso a estrada fará a remessa, substituindo por outra a nota de expedição apresentada, si fôr necessario.

Art. 154. Enquanto os volumes não forem reparados ou retirados, si o expedidor não quizer mais enviá-los, poderão permanecer 24 horas na estação sem responsabilidade por parte da estrada, ficando depois sujeitos a armazenagem.

Art. 155. A estrada poderá expedir a mercadoria nas condições 1ª, 2ª e 3ª do art. 153, dando o expedidor ao agente da estação uma declaração por elle assignada em que especifique os defeitos verificados nos volumes e exima a estrada da responsabilidade das avarias que poderão provir de taes defeitos.

Si, porém, a mercadoria estiver em estado tal que não possa ser carregada com outra, sem dammificá-la, não será aceita, ainda que o expedidor se preste a fazer a declaração de responsabilidade.

As mercadorias em estado de putrefacção, taes como: carne, caça, legumes, fructas, peixes e outras similares, de nenhum modo podem ser aceitas para transporte.

Art. 156. Notas de expedição — Os transportes effectuados pelos preços e segundo as condições das tarifas ns. 4 a 24 devem ser acompanhadas de uma nota de expedição que indique exactamente:

1º, a data da apresentação; 2º, os nomes e residencias do expedidor e do destinatario; 3º, as marcas, endereço, quantidade, peso bruto, modo de acondicionamento e a natureza da mercadoria; 4º, a estação de procedencia e a de destino; 5º, a assignatura do expedidor; 6º, o valor da mercadoria, tratando-se de mercadoria cujo preço de transporte é calculado *ad-valorem*, ou de mercadoria segurada; 7º, o frete e accessorios pagos e a pagar.

Esta ultima indicação será feita pela estrada, devendo a importancia do frete e accessorios ser escripta em todas as vias das notas de expedição, bem como nos conhecimentos conferindo-se.

Nas notas de expedição de mercadoria a que fôr applicavel a disposição do art. 160, deve-se mencionar não só o numero de decímetros cubicos achados pela medição e que deve servir de base para o calculo do frete, mas ainda o peso real verificado na balança.

A nota de expedição e o conhecimento constituem provas do contracto de transporte entre a estrada e o expedidor, e suas indicações servem para regular as indemnizações em caso de perda ou avaria.

Art. 157. Cada nota constitue uma expedição e só pode mencionar o nome de um destinatario.

Por expedição entende-se um ou mais volumes provenientes de um só expedidor endereçados a um só destinatario.

Em nenhum caso uma só nota de expedição pode comprehender mercadorias em quantidade superior á lotação de um vagão.

Art. 158. Quando a expedição fôr destinada a localidade além da estrada de ferro, a nota pode designar na localidade da estação de destino o commissario ou conductor a quem deve ser entregue a mercadoria.

Art. 159. Em uma mesma nota de expedição não podem ser incluídas:

1º, mercadorias que não sejam susceptíveis de ser carregadas sem inconveniente no mesmo vagão;

2º, mercadorias seguradas e não seguradas;

3º, mercadorias cujo carregamento ou descarga tiver de ser feito pelo expedidor e destinatário com outras que não estejam nestas condições.

Art. 160. Medição, calculo do frete e pagamento das taxas — Quando as mercadorias forem de grande volume em relação ao peso, medir-se-ha também o volume e si este corresponder a mais de cinco decímetros cubicos por kilogramma, tomar-se-ha para peso do volume o numero de kilogrammas igual á quinta parte do de decímetros cubicos achados.

Art. 161. Calcula-se o peso das madeiras em tóros, falcas, vigas, cotãoceiras, pranchões, taboas, etc.; multiplicando-se o comprimento em decímetros pela altura e largura em centímetros, dividindo-se o producto por cem e tomando-se para peso tantos kilogrammas quantos forem os decímetros cubicos assim achados.

O peso dos caibros, ripas, moirões, achas de lenha, etc., em feixes, calcula-se do mesmo modo.

Art. 162. O peso do milheiro de tijolos, telhas, parallepipedos e outros artigos semelhantes a granel, calcula-se na proporção do peso de dez dos de maiores dimensões.

O peso de uma expedição de carvão, areia, barro e outros artigos semelhantes, a granel, calcula-se á razão do peso de um decalitro dos artigos.

Art. 163. A unidade de medida linear é o decimetro. Toda fracção de decimetro conta-se como um decimetro, salvo no caso do art. 161.

Art. 164. O frete dos objectos transportados pela estrada de ferro é cobrado pelo peso bruto ou pelo que resultar da medição de conformidade com o art. 160.

Art. 165. No resultado final do calculo do preço das passagens e dos fretes com as taxas accessorias, as fracções de 100 réis serão arredondadas para 100 réis.

Art. 166. As fracções de peso serão contadas por 10 kilogrammas; as de volume por centesimo de metro cubico ou dez decímetros cubicos.

Assim, todo o peso comprehendido entre 0 e 10 kilogrammas será contado como 10 kilogrammas; entre 10 e 20, como 20 kilogrammas.

Do mesmo modo, todo o volume entre 0 e 10 decímetros cubicos será contado com dez decímetros cubicos; entre 10 e 20, como 20 decímetros cubicos.

Destas disposições exceptuam-se:

As mercadorias da tarifa 12 que serão taxadas por mil kilogrammas, contando-se como 500 kilogrammas qualquer fracção inferior a 500 e como 1.000 qualquer fracção entre 500 e mil kilo-

grammas; e as garrafas vazias em retorno e outras mercadorias transportadas em envolveros especiaes.

Os volumes de encomendas e bagagens de menos de 10 kilos serão taxados como si tivessem 10 kilos.

Art. 167. A importancia das passagens é paga quando se distribuem os bilhetes.

A importancia dos fretes e dos gastos accessorios das expedições feitas pelos preços e segundo as condições das tarifas 2 e 24 é paga na estação de procedencia, no acto da inscripção, á vista da primeira via da nota de expedição que deve ser conferida com as outras vias e com o conhecimento entregue ao expedidor.

Art. 168. A importancia dos fretes e dos generos de facil deterioração, ou de valor insignificante, qualquer que seja a tarifa a que pertençam, deve ser paga no acto do despacho.

Art. 169. As mercadorias de qualquer natureza remettidas para as estações a fim de serem expdidas pelos preços e segundo as condições das tarifas, cujos fretes não forem pagos logo depois de despachadas ficam sujeitas a armazenagem.

Art. 170. Materias nocivas ou perigosas — O transporte de nitro-glycerina, de algodão-polvora, dos fulminatos, em qualquer quantidade, assim como o da dynamite, de polvora de mina ou zaga ou de qualquer outra materia perigosa em grande quantidade, só poderá se fazer por concessão especial préviamente ajustada.

Exceptuam-se o transporte de dynamite, polvora e artigos bellicos por conta do governo e o transporte de dynamite e polvora para construcção e prolongamento de estradas de ferro.

Art. 171. A polvora, a dynamite, os fogos de artificio, as capsulas, as espoletas, o colloide, o ether e outras materias analogas são excluidos dos trens que levarem viajantes nas secções da estrada em que houver trens regulares de mercadorias.

Nas secções em que não circularem trens regulares de mercadorias podem ser transportadas em trens mixtos.

Art. 172. As substancias do art. 171 não podem ficar depositadas nas estações de partida ou chegada.

Art. 173. A palha, o feno, o carvão de madeira e outras substancias semelhantes mais ou menos inflammaveis podem ser transportadas em trens mixtos.

Art. 174. As materias causticas, como acidos mineraes, alcali-volatil, bromo, etc.; as materias venenosas, como acidos arsenicos, sulfureto de arsenio, acetato e nitrato de chumbo, etc.; e as materias mui venenosas, alcalis organicos, chloruretos e bromuretos de phosphoro, cyanureto de potassio, em grande quantidade, estão sujeitas ás disposições do art. 171.

Art. 175. Os volumes que encerrarem venenos ou substancias perigosas explosivas ou inflammaveis devem trazer no exterior indicações do seu conteúdo e são submettidos ás condições seguintes:

1^a. Polvora — Acondicionamento em caixas ou barris hermeticamente fechados e protegidos exteriormente por envoltorios solidos.

2ª. Dynamite — A dynamite deve ser contida em cartuchos cobertos de papel pergaminho ou de outro envoltorio impermeavel não escorvados e desprovidos de qualquer meio de ignição. O envoltorio será collado e fechado de modo a prevenir toda a perda de nitro-glycerina. Esses cartuchos devem ser embrulhados em primeiro envoltorio bem estanque, de papelão, de madeira ou de cautehouc. Os vasillos entre os cartuchos serão completamente cheios de estopa, papel picado, serragem de madeira ou qualquer outra materia secca capaz de amortecer os choques e de absorver a nitro-glycerina que se extravase.

Os primeiros envoltorios serão contidos em caixas de madeira ou em barris igualmente de madeira e arranjados de modo a evitar todo o movimento, por meio de serragem de madeira ou de outra materia secca, pulverizada ou macia, como acima ficou dito.

As caixas serão providas de alças não metallicas solidamente fixadas ou terão exteriormente, no fundo, dous sarrafos de madeira que permittam passar as mãos por baixo dellas para levantar-as. Os barris serão consolidados exclusivamente por meio de sarrafos ou carrilhas de madeira.

O peso bruto da caixa ou barril não deverá exceder de 35 kilos. As caixas expedidas pelo Governo somente fazem excepção a esta regra.

Não serão admittidas a transporte dynamites com mais de um anno de encaixotamento.

As caixas ou barris terão escriptas em todas as faces em caracteres bem legiveis as palavras: dynamite — materia explosiva.

As caixas ou barris terão além disto externamente um rotulo indicando o nome do fabricante ou do expedidor, o logar da fabricação e a data do encaixotamento.

Um selo será applicado sobre cada caixa com rotulo para manter a integridade do volume.

Um vagão carregado de dynamite não deve receber fulminatos ou qualquer outro producto detonante e o transporte deve ser feito pelo mais proximo trem susceptivel de receber esta especie de carregamento.

A expedição deve ser retirada da estação destinataria nas doze horas que se seguirem á sua chegada. Si esta condição não fór cumprida, a estrada fará retirar a expedição por conta e risco do destinatario. Si os volumes não forem acceitos pelo destinatario serão, sem demora devolvidos ao expedidor que é obrigado a retirá-los immediatamente e a pagar o frete e mais despezas.

3ª. Fogo de artificio — Acondicionamento em caixas de taboa de um centimetro, pelo menos de espessura.

4ª. Mechas chemicas (phosphoros) — Acondicionamento cuidadoso e bem apertado em caixas de um centimetro, pelo menos, de espessura.

5ª. Espoletas (capulas, carboalina, cartuchos e retrocarga, es-pim, pudrolito) — Acondicionamento em bolsas ou sacco dentro de caixas de taboa de um centimetro pelo menos de espessura.

6ª. Phosphoro, bromo, sulfureto de carbono — Acondicionamento em vasos de paredes não frageis e estanques e cheios de agua.

7ª. Materias causticas, inflammaveis e explosivos — Acondicionamento em vasos ou botijas de paredes não frageis e estanques fixados em caixas ou cestas.

8ª. Materias venenosas — Acondicionamento em barricas bem construidas e cujas aduellas estejam perfeitamente juntas.

9ª. Materias mui venenosas — Acondicionamento em vasos fechados e fixados em caixas de madeira.

Art. 176. Todas as mercadorias mencionadas nos arts. 170, 171, 174 e 175 devem ser expedidas sós e fazer objecto de notas de expedição especiaes. Não podem além disto ser comprehendidas em uma mesma remessa com mercadorias ordinarias.

Art. 177. Mercadorias fetidas ou alteraveis — O carvão animal, o sangue, os couros verdes e quaesquer outras materias fetidas são excluidas dos trens que levarem viajantes.

Exceptuam-se as secções cujo trafego não comporte o estabelecimento de trens regulares de mercadorias nos quaes poderão ser estas materias transportadas em trens mixtos.

Art. 178. Os residuos de açougue, taes como tripas frescas, miudos, estercoos, sangue, etc., as entranhas e os residuos de peixes, assim como outros quaesquer restos de animaes em estado fresco ou ossos não fervidos, não serão admittidos a transporte sinão em barris de ferro, caixas de madeira forte arqueadas de ferro ou saccos hermeticamente fechados, segundo a natureza do transporte.

Art. 179. O destinatario deve retirar a mercadoria uma hora depois do aviso de recepção da chegada.

Art. 180. Os barris, as caixas e os saccoos vazioos em retorno não são admittidos a transporte sinão depois de terem sido perfeitamente desinfectados pelos expedidores e á sua custa.

Art. 181. Não são sujeitos ás condições acima os ossos seccoos ou salgados, os ossos fervidos e os couros seccoos ou salgados e quaesquer materias primas que, sem serem absolutamente inodoras, não podem todavia ser incluidas entre as materias facilmente alteraveis.

Art. 182. Nenhuma das expedições que precedem podem ser aceita com acondicionamento defeituoso ou insufficiente, devendo este ser feito previamente a contento da estrada.

Art. 183. Mercadorias achadas — As mercadorias não despachadas que forem achadas nas estações serão recolhidas a deposito até serem retiradas ou despachadas nas horas de expediente.

Exceptuam-se as mercadorias sujeitas a prompta deterioração, a respeito das quaes se observará o disposto na segunda parte do art. 137 e as materias nocivas ou perigosas que serão inutilizadas, quando não puderem ser de prompto vendidas.

Art. 184. As mercadorias depositadas ficam sujeitas a armazenagem desde o dia em que tiverem sido recolhidas até o dia em que forem reclamadas.

Art. 185. Si no fim de 90 dias, a contar da entrada no deposito, não forem reclamadas, serão vendidas como as do art. 137.

Art. 186. Incluem-se nas disposições acima os objectos esquecidos pelos viajantes nas estações ou nos carros, os quaes não sendo

reclamados nas estações dentro do prazo de tres dias serão recolhidos a deposito, acompanhados de informações escriptas, do trem, dia e lugar em que foram achados, afim de serem ali entregues a quem pertencarem, dentro do prazo de oito dias, findo o qual serão sujeitos ás disposições do art. 185.

Art. 187. Responsabilidade — A estrada declina toda a responsabilidade por perda ou avaria, nos seguintes casos:

- 1º, quando provier de caso fortuito ou força maior;
- 2º, quando não tiver sido verificada á chegada da mercadoria e antes de sua acceitação ou retirada pelo destinatario;
- 3º, quando as caixas ou envoltorios não apresentarem externamente indicações de violação, quebra, molha ou manchas;
- 4º, quando for ulterior a recusa da mercadoria pelo destinatario do que se lavrará termo;
- 5º, quando a mercadoria for por sua natureza especial susceptivel de soffrer perda ou avaria total ou parcial, combustão espontanea, effervescencia, evaporação, vasamento, ferrugem, putrefacção etc.;
- 6º, quando estiver coberta por declaração de responsabilidade formulada em ordem e assignada pelo expedidor.

Estando a expedição coberta por declaração de responsabilidade, ha presumpção até prova em contrario de que os danos proveem de defeitos verificados na mercadoria no acto do despacho.

Art. 188. Quando no acto da sua entrega o volume fôr encontrado com indícios de violação, quebradura, molhado ou machucado, o destinatario terá o direito de fazel-o abrir em sua presença e na de duas testemunhas idoneas estranhas á estrada e proceder á verificação do seu conteúdo, á vista da factura respectiva. Do resultado deste exame se lavrará um termo declarando as faltas ou avarias verificadas.

Feito isto, o destinatario, conforme o caso, removerá ou não o volume, formulando immediatamente a sua reclamação.

Art. 189. A estrada não responde pelos danos, resultantes do perigo que o transporte em caminho de ferro, ou demora de viagem, acarreta para os animaes vivos.

Não responde tão pouco por avaria ou morte no caso de, sendo o carregamento feito pelos expedidores, ter sido excedida a lotação do vagão.

Art. 190. Quando as mercadorias forem acompanhadas por pessoal encarregado de vigial-as, a estrada não responde pelos danos resultantes do perigo que a vigilancia tinha por fim evitar.

Art. 191. No que concerne ás mercadorias que por ajuste com o expedidor ou que por assim estar estabelecido nos regulamentos da estrada são transportadas em vagões abertos, a estrada não responde pelos riscos inherentes a este modo de transporte.

Art. 192. Quando o carregamento e descarga são feitos pelo expedidor ou destinatario, a estrada não responde pelos riscos resultantes dessas operações.

Art. 193. Quando a mercadoria, por sua natureza, fôr susceptivel de soffrer, pelo acto só de transporte, influencia atmosphé-

rica ou qualquer outra causa independente do serviço da estrada de ferro, quebra em peso ou medida, a estrada não responde pela diferença de peso ou medida.

Art. 194. Quando as mercadorias forem carregadas sob os cuidados do expedidor, a estrada não responde pelo numero de volumes, ainda que as notas de expedição o indiquem.

Art. 195. A estrada não se responsabiliza pelos riscos provenientes da natureza dos objectos contidos nos volumes de bagagem.

Art. 196. A estrada responsabiliza-se pelo peso das mercadorias, salvo os casos previstos nestas condições regulamentares, até final entrega das mesmas aos destinatarios ou seus prepostos.

Exceptuam-se as mercadorias a granel por cujo peso a estrada não se responsabiliza, limitando-se apenas a verificar o peso para a cobrança do frete e impedir que a carga exceda a lotação do vagão.

Art. 197. A responsabilidade da estrada cessa:

1º, a respeito dos objectos de que se encarrega de remetter a domicilio, no momento em que a entrega é certificada pelo recibo no boletim de remessa ou na caderneta dos entregadores;

2º, a respeito das mercadorias endereçadas — na estação — immediatamente após a sua retirada, certificada pelo recibo do destinatario ou entrega do conhecimento;

3º, a respeito das mercadorias destinadas a logares distantes da estrada de ferro, no momento da entrega ao correspondente designado pelo expedidor, ou ao conductor que continuar o transporte;

4º, a respeito dos carregamentos destinados aos desvios particulares, logo que fôr o vagão depositado em um desvio.

Art. 198. Indemnização — Em caso de perda ou danos de volume de bagagem, encómmodas ou mercadorias, a estrada não se responsabiliza sinão pelo valor real e immediato dos volumes extraviados e isto mesmo somente quando na forma deste regulamento e leis em vigor tiver o expedidor ou destinatario direito a indemnização. Em caso algum a estrada indemnizará o reclamante dos lucros que o mesmo possa esperar da mercadoria extraviada ou damnificada.

Art. 199. Quando a mercadoria formar um todo tal que a avaria de uma parte a deprecie ou inutilize, a indemnização a pagar será por arbitramento.

Art. 200. A indemnização de animaes extraviados ou mortos, nos casos não previstos ou declarados expressamente nestas condições regulamentares, não pode exceder de:

1º. 1:000\$, cada um (no caso de serem animaes de grande valor, ou de raça, cavallos, eguas, bois e vaccas);

2º. 400\$, animaes de montaria;

3º. 300\$, bois, vaccas e animaes de tracção ou de carga;

4º. 200\$, vitellas, novillos, porcos, cevados, grandes;

- 5º, 100\$, bezerrós, carneiros e cabras de raça;
- 6º, 60\$, bezerros, carneiros, cabras e porcos;
- 7º, 30\$, cães acorrentados e outros animaes semelhantes, presos;
- 8º, 3\$, aves e pequenos animaes em jacás, engradados ou gaiolas.

Art. 201. Arbitramento — O arbitramento nos casos em que deva ter lugar por serem duvidosos, não previstos ou definidos nestas condições, será feito por dous arbitradores escolhidos, salvo si ambos concordarem na escolha de um só arbitrador.

Art. 202. O arbitramento será reduzido a auto, assignado pelos arbitradores, pela estrada e pela parte.

Art. 203. Si, porém, o destinatario e a estrada chegarem a accôrdo sobre o valor da avaria, será o accôrdo reduzido a auto assignado por ambos que terá a mesma validade que o arbitramento.

Art. 204. Recusando-se o destinatario ao arbitramento amigavel, a estrada requererá judicialmente, assim como a remoção da mercadoria para um deposito publico, ou a venda da mesma.

Art. 205. O auto de arbitramento, quer amigavel, quer judicial, deve conter além dos factos e das circumstancias geraes da avaria as indicações seguintes:

- 1ª, a especie precisa, as marcas, os numeros e o peso de cada um dos volumes vistoriados;
- 2ª, a data e o numero de despacho e os numeros dos vagões em que tiverem chegado os volumes;
- 3ª, a presença ou a ausencia de indicios externos de quebra, molha ou manchas, etc., em cada um dos volumes, com designação exactada de sua marca e modo de acondicionamento;
- 4ª, a importancia do damno resultante de cada uma das avarias verificadas;
- 5ª, a época a que se pode remontar a avaria, suas causas apparentes ou presumidas; si ella deve ser attribuida a vicio proprio da mercadoria ou a seu modo de preparação; a defeito, insufficiencia ou ausencia de envoltorio; em que consistem os vicios ou defeitos; si em caso de molha, e das mercadorias terem já viajado por mar, si essa molha provém ou não de agua do mar;
- 6ª, a presença ou ausencia do reclamante ou do seu representante e, si fôr possível, sua declaração de aceitar as condições da vistoria.

Art. 206. Ao formular os requerimentos á autoridade judiciaria para obter nomeação de peritos se precisarão, além dos pontos acima, quaesquer outros que as circumstancias indicarem como devendo fazer objecto da vistoria e pedir-se-ha que os peritos sejam autorizados a consignar nos autos os dizeres e as observações das partes.

Art. 207. A menos que os peritos sejam analphabetos, ou impedidos por causa legitima de redigirem elles mesmos seus laudos, estes documentos não poderão ser lavrados por empregados da es-

trada, sinão excepcional e estritamente sobre os dados apresentados pelos peritos.

Art. 208. O consentimento do destinatario na vistoria, ou arbitramento amigavel, deve ser certificado por escripto.

Art. 209. Todo arbitramento ou vistoria amigavel deve ser reduzido a auto em duplicata.

Art. 210. A vistoria ou arbitramento deve ser feito dentro das 48 horas depois da descarga, salvo impedimento devidamente justificado.

Art. 211. Reclamações — Não serão attendidas pela estrada as reclamações por perda ou avaria de mercadorias, bagagens e encomendas transportadas pela estrada, ou de excesso de frete cobrado por qualquer motivo:

1º, que forem apresentadas depois de um anno a contar da data do despacho;

2º, que não vierem instruidas com a nota de expedição, cópia authentica da mesma ou o certificado de despacho ou o conhecimento de bagagens ou encomenda com o auto de que trata o artigo 212;

3º, que forem apresentadas depois de ter sido entregue o conhecimento de bagagem ou ter passado recibo das mercadorias, sem declaração de perda ou avaria;

4º, quando a perda ou avaria provier de alguma das causas mencionadas no art. 102, do Codigo Commercial.

Art. 212. Das faltas e avarias encontradas no acto da entrega das mercadorias aos destinatarios, lavrará o agente da estação auto circunstanciado, cuja cópia authentica enviará immediatamente ao chefe do trafego.

Art. 213. As reclamações serão feitas em impressos proprios, que são encontrados em todas as estações e entregues aos agentes das mesmas que as remetterão com os documentos e esclarecimentos necessarios para o devido processo á repartição do trafego, conforme se tratar de perda, avaria ou excesso de frete.

A entrega da reclamação aos agentes será certificada por um recibo passado por estes, si o reclamante o exigir.

Art. 214. A estrada restitue o frete que verificar ter sido cobrado demais ao expedidor e tem de haver executivamente deste, antes ou depois da entrega da mercadoria, o que se verificar ter sido cobrado de menos no acto do despacho.

Art. 215. Quando, porém, o excesso de frete provier de engano de pesagem, não será attendida a reclamação, se o destinatario não tiver exigido a verificação do peso antes da entrega da mercadoria.

Art. 216. Nenhuma restituição se fará do excesso de frete cobrado pelo transporte de mercadorias que gosarem de abatimento sobre os preços das tarifas, ou de differença de classificação se na nota de expedição não houver, no acto do despacho, os esclarecimentos necessarios feitos pelo expedidor.

Art. 217. Em caso de reclamação, as notas de expedição não serão reconhecidas pela estrada si não tiverem a assignatura do agente da estação de procedencia ou de seu competente representante.

Art. 218. Deveres dos empregados — Os empregados da estrada, prepostos aos serviços de mercadorias, etc., são obrigados a dar aos expedidores todos os esclarecimentos que estes desejarem e lhes facilitar, quando possível, o cumprimento das formalidades a preencher e devem, sendo necessario, encher as notas de expedição.

Art. 219. Nenhum agente ou qualquer empregado da estrada poderá dar ao publico documento que contenha rasura, ou emenda substancial não resalyada.

Art. 220. Todo documento dado pela estrada e que fôr depois por qualquer titulo apresentado, si se achar viciado, será retido e dará lugar á imposição de uma multa de 50\$ a 100\$, segundo a gravidade do caso, á pessoa que o tiver viciado, e neste caso a expedição ou entrega da mercadoria será retardada até decisão superior.

Art. 221. Telegrapho e telephone — Nos seguintes artigos a palavra — Telegramma — indica tambem mensagem telephonica.

Art. 222. Os telegrammas são acceitos em todas as estações das estradas de ferro, tanto nos dias uteis como nos domingos e feriados.

Art. 223. Os telegrammas dividem-se nas seguintes classes, que representam a ordem da transmissão:

- 1º, telegramma urgente em serviço da estrada;
- 2º, telegramma do Governo Federal;
- 3º, telegrammas dos Governadores estaduais;
- 4º, telegrammas das autoridades;
- 5º, telegrammas ordinarios de serviço;
- 6º, telegrammas particulares.

Art. 224. Os telegrammas devem:

1º, ser escriptos de modo que possam ser lidos facilmente letra por letra;

2º, não conter abreviaturas, rasuras, palavras emendadas ou inutilizadas por meio de riscos;

3º, indicar o nome da estação de destino; o nome e residencia do destinatario, salvo se fôr notoriamente conhecido.

Quando o expedidor vier á estação, deve elle mesmo escrever o telegramma no impresso para esse fim adoptado. Quando, porém, o expedidor não vier á estação, póde remetter a minuta do telegramma, que, depois de transcripta no impresso, será collada ao mesmo.

A minuta deve conter os requisitos exigidos nos ns. 1, 2 e 3 deste artigo.

Art. 225. O expedidor de um telegramma é obrigado a provar a identidade da pessoa, quando lh'o exigir a estação de procedencia.

Art. 226. É prohibida a acceptação de qualquer telegramma contrario ás leis, prejudicial á segurança publica e aos bons costumes ou aos interesses da estrada.

Art. 227. A apresentação do telegramma é certificada por um recibo entregue ao expedidor, o qual deve exhibi-lo em caso de reclamação.

Art. 228. A transmissão será feita na ordem prescripta no artigo 223, e segundo a ordem da apresentação.

Art. 229. No caso de affluencia de telegrammas particulares entre duas estações em communicação directa, serão transmittidos por séries alternadas.

A série não excederá de cinco telegrammas.

Art. 230. Muitos telegrammas successivos do mesmo expedidor para o mesmo ou differentes destinatarios serão divididos em séries. Entre essas séries transmittir-se-hão, quando houver telegrammas de outros expedidores, embora tenham sido apresentados posteriormente.

Art. 231. Os telegrammas de mais de 100 palavras podem ser retirados para se transmittirem outros mais breves, embora apresentados posteriormente, salvo em caso urgente.

Os telegrammas do Governo, da estrada de ferro, das autoridades, embora apresentados posteriormente aos particulares, serão sempre expedidos em primeiro lugar, conforme a procedencia indicada na ordem de transmissão.

Art. 232. A estrada reservará o direito de interromper as communicações telegraphicas para o serviço particular, por tempo indeterminado, no caso em que julgar conveniente, em vista da urgencia do serviço do Governo ou da estrada.

Art. 233. O expedidor pode exigir da estação do destino a repetição integral do seu telegramma, pagando taxa dupla.

Para este fim fará logo após á sua assignatura, a seguinte declaração:

Pede-se a repetição deste telegramma — a qual não será contada.

Si depois de transmittido o telegramma, o expedidor exigir a repetição poderá fazel-o por novo telegramma á estação do destino, pagando a taxa deste e do telegramma repetido.

Art. 234. O telegramma, antes de começar a transmissão, pode ser retirado, restituindo-se ao expedidor a taxa.

Art. 235. Aviso de recepção — O expedidor de um telegramma pode pedir que lhe seja declarada a hora em que fôr o telegramma entregue ao destinatario. Para este fim fará logo após a sua assignatura, a seguinte declaração: — Pede-se aviso da hora de entrega — a qual não será contada.

A taxa do aviso da hora de entrega é idêntica á taxa de um telegramma de 10 palavras. Esta taxa será paga pelo expedidor do telegramma, cuja hora de entrega fôr exigida.

Si depois de transmittido o telegramma o expedidor exigir o aviso da hora de entrega, poderá fazel-o por novo telegramma á

estação do destino, pagando a taxa deste e do telegramma avisando a hora da entrega, declarando-se no recibo ter direito ao aviso.

Art. 236. Contagem das palavras — Na contagem das palavras serão observadas as seguintes regras:

1ª, tudo o que o expedidor escrever para ser transmitido entrará na contagem das palavras;

2ª, conta-se como uma palavra, qualquer que tenha quinze caracteres ou menos. Para o excedente conta-se uma palavra por quinze caracteres ou fracção de quinze. Toda palavra composta, escripta de modo que forme uma só, e não sendo contrario ao uso da lingua, como tal será contada, de conformidade com o disposto na regra anterior.

4ª, si, porém, escriptas separadamente as partes de que ella se compuzer, ou mesmo reunidas pelo traço de união, ou separadas por apostrophos, serão contadas como outras tantas palavras;

5ª, os grupos destacadros de algarismos ou letras, contam-se como tantas palavras quantas forem as séries de cinco ou menos, que contiverem. Os signaes de accentuação não são contados;

6ª, os grupos destacadros de numeros escriptos em caracteres romanos contam-se como tantas palavras quantas forem as séries de cinco, ou menos, que contiverem;

7ª, as letras accrescidas aos algarismos para designar os numeros ordinarios, contam-se por uma como algarismos.

Art. 237. Entram na contagem das palavras:

1º, o nome do expedidor, do destinatario e o endereço;

2º, todas as palavras contidas no termo do despacho e a declaração: — “resposta paga para... palavras”;

3º, o reconhecimento da assignatura, quando houver.

Art. 238. Não serão taxadas quaesquer palavras ou signaes accrescentados no interesse do serviço telegraphico.

Igualmente não serão taxadas a data, a hora da apresentação de telegramma nem o logar de procedencia, senão quando o expedidor o inscrever na minuta.

Art. 239. Cobrança das taxas — A taxa será de 2\$ por telegramma até 10 palavras em linguagem clara, addicionando-se 200 réis por palavra excedente.

A taxa para os telegrammas em cifra ou código será dupla.

As taxas serão pagas na estação de partida, no acto da apresentação do telegramma e serão intencionadas em um recibo que será dado ao expedidor.

Art. 240. Os telegrammas, tanto do Governo Federal, como dos Governadores dos Estados e das autoridades policiaes são sujeitos á taxa que prescreverem os respectivos contractos e serão transmitidos á vista de requisição da autoridade competente.

Art. 241. O mesmo telegramma dirigido a mais de um destinatario pagará além da taxa da tarifa correspondente a um destinatario, mais a metade para cada um dos outros, sendo a taxa mínima de 2\$000.

O mesmo telegramma, dirigido a mais de uma estação, pagará a taxa correspondente a cada uma destas.

Art. 242. O expedidor pagará de antemão a resposta do telegramma que apresentar, fixando o numero de palavras.

Neste caso, a minuta do telegramma deve ter a declaração: "Resposta paga para... palavras", antes da assignatura do expedidor.

Si a resposta tiver menor numero de palavras de que o indicado no telegramma, não se fará restituição.

Si o numero de palavras for maior, o excesso será pago pela pessoa que apresentar a resposta de accôrdo com a tarifa.

Art. 243. A estrada aceitará telegramma com endereços telegraphicos abreviados ou convencionaes, quando préviamente registrados no escriptorio da administração.

Art. 244. Para registrar o seu endereço convencional ficará o interessado obrigado ao pagamento de 25\$ annuaes.

Art. 245. O destinatario que quizer registrar o seu endereço convencinado na estação do destino, poderá-o fazer em qualquer tempo, terminando porém, o direito de receber os telegrammas com tal endereço a 31 de dezembro de cada anno.

Até o dia 1 de janeiro de cada anno, portanto, deverá o interessado renovar o pagamento da taxa estabelecida no art. 244, sob pena de ficarem seus telegrammas retidos na estação do destino.

Art. 246. Em todas as estações telegraphicas da estrada haverá um livro de registro de endereços abreviados ou convencionados.

Paragrapho unico. Não serão aceitos como endereços abreviados ou convencionados:

a) os nomes proprios ou appellidos vulgares ou communs a muitas familias;

b) as palavras já acceitas a registro como endereço de outro destinatario;

c) os nomes ou palavras que possam offerecer qualquer duvida acerca da identidade do destinatario, ou motivar demora para a entrega dos telegrammas.

Art. 247. Os telegrammas cujo endereço esteja incompleto, sem que constituam um endereço abreviado, devidamente registrado, só poderão ser entregues si não houver duvida acerca da identidade do destinatario e si puder ser encontrado sem se effectuar busca ou averiguação que traga demora para outros serviços da estação destinataria.

Art. 248. Entrega dos telegrammas — A resposta para ser transmittida deve ser apresentada dentro das 48 horas que se seguirem á entrega do telegramma primitivo ao destinatario.

A resposta apresentada depois de findo este prazo fica sujeita ao pagamento da taxa.

Art. 249. O telegramma pode ficar na estação do destino até que o destinatario o procure. Si não fôr reclamado dentro do prazo de um mez, será destruido.

Art. 250. Na ausencia do destinatario, os telegrammas serão entregues ás pessoas de sua familia, a seus empregados, creados ou hospedes, salvo si o expedidor designar na minuta pessoa especial.

Si nenhuma dessas pessoas fôr encontrada, far-se-ha menção disto no despacho, que voltará ao escriptorio do destino para depois ser expedido pelo correio não se franqueando o porte.

Quem receber o telegramma em nome do destinatario deverá assignar recibo indicando esta circumstancia.

Si por declaração erronea de endereço, ou por falta deste requisito, não puder ser entregue no destino um telegramma, esta circumstancia será communicada á estação despachante por telegramma.

Art. 251. Os telegrammas que tiverem de ser procurados na estação de destino serão entregues só ao proprio destinatario, ou a pessoa por elle competentemente autorizada.

Art. 252. O pedido para que o telegramma expedido não seja entregue ao destinatario, deve ser feito por novo telegramma do expedidor ao chefe da estação do destino, sujeito á taxa, não assumindo, porém, a estrada responsabilidade quanto a poder ser dada execução ao pedido.

Art. 253. A estrada não se responsabiliza pela demora na expedição ou falta na entrega de qualquer telegramma, nem tampouco pelos prejuizos resultantes.

Art. 254. Segredo dos telegrammas — Os empregados da estrada são obrigados a guardar absoluto segredo sobre os telegrammas.

São-lhes applicaveis pela abertura dos despachos telegraphicos, ou divulgação do seu conteúdo, as leis que garantem o sigillo das cartas confiadas ao Correio e a segurança do seu transporte.

Art. 255. Certidão de telegrammas — Somente o expedidor e o destinatario, provada a sua identidade, ou seus prepostos legalmente autorizados, teem direito de obter certidão dos telegrammas que tiverem expedido ou recebido, requerendo-a e ministrando os esclarecimentos necessarios para se proceder á busca, o que é indispensavel.

Esse direito, porém, prescreve findo o prazo de doze mezes da data do telegramma.

Cobrar-se-ha o minimo de 10\$ por cada certidão de telegramma até 101 palavras e proporcionalmente no caso de excesso.

Directoria Geral de Viação, Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1916. — *Afonso G. C. Maciel*, Director Geral.

Bases das tarifas a que se refere a portaria desta data

TARIFA N. 1

Transporte de passageiros

Passageiros de 1ª classe:

Por passageiro e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$280
De 101 a 300 kilometros.	\$230
De 301 em diante.	\$180
Passagem mínima.	\$800

Passageiros de 2ª classe:

Por passageiro e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$160
De 101 a 300 kilometros.	\$115
De 301 em diante.	\$090
Passagem mínima.	\$1000

TARIFA N. 2

Transporte de bagagens e encomendas

Bagagens:

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$024
De 101 a 300 kilometros.	\$012
De 301 em diante.	\$006
Frete mínimo: 2\$ por despacho.	

TARIFA N. 3

Encomendas:

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$030
De 101 a 300 kilometros.	\$020
De 301 em diante.	\$015
Frete mínimo: 3\$ por despacho.	

TARIFA N. 3-A

Encomenda de generos de facil deterioração.

Agua potavel até 100 kilos; canna de assucar até 20 kilos; caldo de canna de assucar até 20 kilos; legumes e fructas frescas até 100 kilos por despacho; gelo, leite fresco, ovos, pão, carne

verde, caças mortas, queijo fresco, galinhas, perús, patos, gansos, guinés e outras aves, leitões, macacos, pacas, animaes pequenos, etc.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$006
De 101 a 300 kilometros.	\$004,5
De 301 em diante.	\$002,5

Frete minimo: 200 réis por despacho.

TARIFA N. 5

Mobílias de luxo; artigos de luxo de grande volume e pouco peso; obras de arte; porcellanas; espelhos; crystaes; inflammaveis, não classificados; explosivos; phosphoros; perfumarias; drogas venenozas; objectos de luxo; generos finos, etc., não classificados; instrumentos de musica, etc.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$020
De 101 a 200 kilometros.	\$015
De 201 em diante.	\$010

Frete minimo: 3\$ por despacho.

TARIFA N. 5

Fazendas de seda, de lã e de linho, importadas ou nacionaes; objectos de armarinho; instrumentos de engenharia, optica, etc., generos importados não classificados, etc.:

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$020
De 101 a 200 kilometros.	\$015
De 201 em diante.	\$010

Frete minimo: 3\$ por despacho.

TARIFA N. 6

Cigarros e charutos, bebidas finas estrangeiras e nacionaes, em caixas; productos chimicos e pharmaceuticos nacionaes e estrangeiros; oleos finos; tintas; machinas de costura; rifles; espingardas; generos; ferramentas e ferragens em geral não classificados, etc.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$015
De 101 a 200 kilometros.	\$011
De 201 em diante.	\$009

Frete minimo: 3\$ por despacho.

TARIFA N. 7

Mobílias ordinarias ou usadas; tecidos de algodão em geral; couros preparados e envernizados; vinhos estrangeiros em pipas; bebidas estrangeiras e nacionais em barris; vinhos nacionais e bolivianos em pipas ou barris; cerveja; agua mineral ou gazoza; vinagre; fumo; generos de fabricação nacional ou bolivianos não classificados; queijos, manteiga e conservas estrangeiras, etc.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$010
De 101 a 200 kilometros.	\$007
De 201 em diante.	\$005

Frete minimo 2\$ por despacho.

TARIFA N. 8

Cobre; chumbo; nickel e outros metaes não preciosos; aço em barras, chapas e vergas; tubos de qualquer metal, tubos laminados; chapas de zinco; folha de Flandres, etc.; ferragens e ferramentas ordinarias, não classificadas; oleos ordinarios para lubrificação, etc.; cabos e amarras; estopa; estopilha, etc.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$007
De 101 a 200 kilometros.	\$005,5
De 201 em diante.	\$004

TARIFA N. 9

Café em grão ou em pó; açúcar; kerozene; gazolina; leite condensado; balas para rifles; chumbo de caça; sabão ordinario; queijos nacionais e bolivianos; conservas nacionais e bolivianas; carne secca; bacalhão; peixe secco; batatas; cebolas; milho; farinha de trigo, de milho, de mandioca, etc.; arroz; feijão; toucinho, macacheira; manteiga e banhas nacionais e bolivianas.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Frete minimo 1\$500 por despacho.

Até 100 kilometros.	\$006
De 201 em diante.	\$003,5
De 101 a 200 kilometros.	\$005

TARIFA N. 10

Sal; couros salgados e seccos; machinas e machinismos para lavoura e industrias; ferramentas para lavoura e industrias, não classificadas, etc.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$005
De 101 a 200 kilometros.	\$003,5
De 201 em diante.	\$002,5

Frete minimo: 1\$500 por despacho.

TARIFA N. 11

Trilhos e accessorios para vias ferreas; materiaes para construcção, não classificados; dormentes; lenha; carvão mineral, carvão vegetal; areia; tijolos; telhas; ferro-guza; mineraes não manufacturados; unhas; ossos; farello, alfafa; plantas forrageiras; cimento; caroço de algodão; mamona; castanhas; cal; sementes e pontas; estrumes; substancias uteis á lavoura; envolveros em retorno, barricas e botelhas vazias em retorno.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.....	\$004
De 101 a 200 kilometros.....	\$003
De 201 em diante.....	\$002

Frete minimo: 1\$500 por despacho.

TARIFA N. 12

Materiaes e productos classificados na tarifa n. 11, quando em carregamentos não menos de 10 toneladas.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.....	\$002,4
De 101 a 200 kilometros.....	\$001,8
De 201 em diante.....	\$001

Frete minimo: 30\$ por despacho.

TARIFA N. 13

Materiaes e productos classificados na tarifa n. 11, quando em carregamentos de carros completos de 18 toneladas.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.....	\$001,
De 101 a 300 kilometros.....	\$000,92
De 301 em diante.....	\$000,

TARIFA N. 14

Madeiras aparelhadas para construcção, ou em obras não especificadas como portas; caixilhos; janellas; grades, cancelas, etc.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.....	\$003
De 101 a 200 kilometros.....	\$002
De 201 em diante.....	\$001

Frete minimo: 2\$ por despacho.

TARIFA N. 15

Madeiras em casca, falquejadas ou serradas, caibros; ripas, varas; etc.

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$002,5
De 101 a 200 kilometros.	\$001
De 201 em diante.	\$000,5

Frete minimo: 2\$ por despacho.

TARIFA N. 16

Transporte de animaes.

Cavillos, burros, jumentos e gado vaccum.

Por cabeça e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$200
De 101 a 200 kilometros.	\$150
De 201 em diante.	\$100

Frete minimo: 10\$ por despacho.

TARIFA N. 17

Porcos, carneiros, cabras; cabrotes, bezerros, etc.

Por cabeça e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$060
De 101 a 200 kilometros.	\$040
De 201 em diante.	\$020

Frete minimo: 2\$ por despacho.

TARIFA N. 18

Transporte de vehiculos:

Carros de luxo de duas ou quatro rodas, armados ou desarmados; automoveis:

Por vehiculo e por kilometro:

Até 100 kilometros.	1\$200
De 101 a 200 kilometros.	1\$100
De 201 em diante.	\$500

Frete minimo por despacho, 15\$000.

TARIFA N. 19

Carros ordinarios, carroças, carretas, armadas ou desarmadas:

Por vehiculo e por kilometro:

	A	B
	4 rodas	2 rodas
Até 100 kilometros.	\$600	\$400
De 101 a 200 kilometros.	\$450	\$300
De 201 em diante.	\$300	\$200

Frete minimo por despacho: 10\$000.

TARIFA N. 20

Transporte de materiaes fluctuantes.

Barcos a vapor, lanchas a motor, rebocadores, etc., armados e desarmados:

Por 1.000 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$500
De 101 a 200 kilometros.	\$300
De 201 em diante.	\$200

Frete minimo de um despacho: 50\$000.

TARIFA N. 21

Balelões, alvarengas, chatas, etc.:

Por metro linear e fracção e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$400
De 101 a 200 kilometros.	\$300
De 201 em diante.	\$150

Frete minimo: 10\$ por despacho.

TARIFA N. 22

Canôas, montarias, etc.:

Por metro linear e fracção e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$100
De 101 a 200 kilometros.	\$075
De 201 em diante.	\$025

Frete minimo: 10\$ por despacho.

TARIFA N. 23

Transporte de productos gommiferos:

Productos gommiferos: borracha e caocho de qualquer qualidade:

Por 10 kilogrammas e por kilometro:

Até 100 kilometros.	\$030
De 101 a 200 kilometros.	\$018
De 201 em diante.	\$010

Frete minimo: 5\$ por despacho.

TARIFA N. 24

Transporte de valores:

Por conto de réis, ou fracção: tarifa ns. 3 e, 1 % *ad valorem*.
Frete minimo: 10\$ por despacho.

TARIFA ESPECIAL

E 1.

Borracha fina

Fretes por tonelada e por kilometro

<i>Pauta</i>	<i>Até 100 kilms.</i>	<i>De 101 a 200</i>	<i>De 201 em diante</i>
5\$000	2\$500	1\$800	1\$000
4\$900	2\$450	1\$750	\$980
4\$800	2\$400	1\$730	\$960
4\$700	2\$350	1\$700	\$940
4\$600	2\$300	1\$660	\$920
4\$500	2\$250	1\$620	\$900
4\$400	2\$200	1\$580	\$880
4\$300	2\$150	1\$550	\$860
4\$200	2\$100	1\$510	\$840
4\$100	2\$050	1\$480	\$820
4\$000	2\$000	1\$440	\$800
3\$900	1\$950	1\$410	\$780
3\$800	1\$900	1\$370	\$760
3\$700	1\$850	1\$340	\$740
3\$600	1\$800	1\$300	\$720
3\$500	1\$750	1\$260	\$700

Os fretes serão calculados sobre a pauta média da praça de Manáos, na semana anterior, até o preço minimo de 3\$500 por kilo.

TARIFA ESPECIAL

E 2.

Sernamby de borracha, sernamby de caucho e caucho

Fretes por tonelada e por kilometro

<i>Pauta</i>	<i>Até 100 kilms.</i>	<i>De 101 a 200</i>	<i>De 201 em diante</i>
5\$000	2\$500	1\$800	1\$000
4\$900	2\$450	1\$750	\$980
4\$800	2\$400	1\$730	\$960
4\$700	2\$350	1\$700	\$940
4\$600	2\$300	1\$660	\$920
4\$500	2\$250	1\$620	\$900
4\$400	2\$200	1\$580	\$880
4\$300	2\$150	1\$550	\$860
4\$200	2\$100	1\$510	\$840
4\$100	2\$050	1\$480	\$820
4\$000	2\$000	1\$440	\$800
3\$900	1\$950	1\$410	\$780
3\$800	1\$900	1\$370	\$760
3\$700	1\$850	1\$340	\$740
3\$600	1\$800	1\$300	\$720
3\$500	1\$750	1\$260	\$700
3\$400	1\$700	1\$220	\$680
3\$300	1\$650	1\$190	\$660
3\$200	1\$600	1\$160	\$640
3\$100	1\$550	1\$120	\$620
3\$000	1\$500	1\$080	\$600
2\$900	1\$450	1\$040	\$580
2\$800	1\$400	1\$010	\$560
2\$700	1\$350	\$970	\$540
2\$600	1\$300	\$940	\$520
2\$500	1\$250	\$900	\$500
2\$400	1\$200	\$860	\$480
2\$300	1\$150	\$820	\$460
2\$200	1\$100	\$790	\$440
2\$100	1\$050	\$760	\$420
2\$000	1\$000	\$720	\$400

Os fretes serão calculados sobre a pauta média da praça de Manaus, na semana anterior, até o preço mínimo de 2\$ por kilo.

Directoria Geral de Viação, Rio de Janeiro, 18 de setembro de 1916. — *Afonso G. C. Maciel*, Director Geral.

AVISO N. 190 — DE 19 DE SETEMBRO DE 1916

Providencia sobre irregularidades praticadas pela Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 190 — Rio de Janeiro, 19 de setembro de 1916.

Tendo examinado as informações prestadas pelo engenheiro-chefe do 8º districto no officio n. 53, de 22 de maio do corrente anno, que me transmittistes com o dessa Inspectoria n. 374/S, de 14 de junho, sobre irregularidades praticadas pela Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, contra legitimos interesses do Governo e do publico, e urgindo sejam ellas sanadas, declaro-vos, para os devidos effeitos:

1º, que os actos e factos narrados pelo chefe do 8º districto mostram haver sido desrespeitado o principio da igualdade de tratamento, provando a parcialidade da Companhia em favor da *Southern Brazil Lumber and Colonization Company*, com a qual não pode ter ligação de especie alguma, em vista da clausula 76 do contracto de 24 de janeiro de 1916, que reproduz o disposto na primeira parte da clausula XXXV do contracto de 31 de dezembro de 1911;

2º, que essa protecção á referida empreza crêa uma situação de favor illegal, em detrimento dos outros expeditores;

3º, que, attendendo, porém, ao facto da sua administração actual considerar o assumpto de um ponto de vista mais elevado do que as anteriores, o Governo se limita, por emquanto, a chamar a attenção da Companhia para que evite a reproducção das irregularidades praticadas em favor da mesma empreza, á qual passará a tratar de modo rigorosamente igual ao que trata os outros expeditores;

4º, que devem ser restituídas quanto antes á Estrada de Ferro do Paraná as duas locomotivas que se acham indevidamente em serviço da mesma empreza;

5º, que deve ser entregue ás linhas de concessão da Companhia o restante do material metallico por ella emprestado áquella empreza e que não foi ainda restituído;

6º, que cumpre transferir as duas locomotivas, depois de concertadas á custa da mesma empreza, para a Estrada de Ferro Dona Thereza Christina, na qual já se faz sentir a falta de material de tracção;

7º, que a concessão do desvio áquella empreza em S. Francisco, além das irregularidades apontadas pelo chefe do 8º districto, não se justifica ainda por não existir ao lado d'elle um estabelecimento industrial da referida empreza, e, sim, tratar-se de um desvio destinado a ligar a linha principal a um deposito ou armazem que pretende construir em terrenos desapropriados pela Companhia;

8º, que os terrenos desapropriados, em virtude de um direito que só pertence aos poderes publicos, transferido á Companhia,

somente concessionario das estradas por ella construidas e exploradas, devem ser considerados todos como incorporados ás mesmas estradas, não podendo chamar a si a propriedade exclusiva daquelles cujas despezas de indemnização não foram reconhecidas pela fiscalização, desde que taes terrenos foram de facto desapropriados de accôrdo com as leis em vigor, como consta das respectivas escripturas, em que até se recorre ao § 2 do art. 12 do regulamento que baixou com o decreto n. 1.664, de 27 de outubro de 1855, não havendo de modo algum o acto da fiscalização annullado os effeitos logaes da desapropriação;

9º, que o deposito a ser construido pela mesma empresa industrial, como pretende a Companhia, ou até com autorização do Governo, constituiria uma vantagem exclusiva, para aquella empresa, de que não poderiam gozar os outros expedidores;

10, que estando o porto de S. Francisco destinado a um movimento sempre crescente, deve a Companhia submitter ao Governo o projecto de depositos e armazens, isto é, das instalações indispensaveis em beneficio de todos os expedidores;

11, que as despezas com estes melhoramentos poderão correr por conta do custeio da linha de S. Francisco, distribuidas por alguns semestres consecutivos, no caso de serem avultadas;

12, que o trafego do trecho de Canoinhas a Porto União, só poderá ser aberto depois que a Companhia houver cumprido todas as condições estabelecidas pelo aviso n. 9, de 11 de janeiro do corrente anno.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lapa.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.208 — DE 20 DE SETEMBRO DE 1916 (*)

Declara a rescisão do contracto celebrado em virtude do decreto numero 10.640, de 29 de dezembro de 1913, para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro de Taubaté a Ubatuba.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que, devidamente representado, requereu Francisco Ribeiro de Moura Escobar, concessionario do privilegio para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro de Taubaté a Ubatuba, de accôrdo com o contracto celebrado em virtude do decreto numero 10.640, de 29 de dezembro de 1913, decreta:

Artigo unico. Fica rescindido o contracto celebrado em 30 de janeiro de 1914, *ex-vi* do decreto n. 10.640, de 29 de dezembro de 1913, para a construção, uso e gozo da Estrada de Ferro de Taubaté a Ubatuba devendo ser restituída, salvo as suas respon-

(*) Em virtude deste decreto foi lavrado o contracto assignado em 6 de outubro de 1916, no livro n. 16 de contractos "Estradas de Ferro", pag. 132.

sabilidades, a caução de que trata a clausula 40 do mesmo contracto.

Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1916. 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.209 — DE 30 DE SETEMBRO DE 1916

Proroga os prazos para o inicio e a conclusão da construcção da rede ferrea que faz objecto do contracto com a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina celebrado de accordo com o decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1911.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Santa Catharina, e usando da autorização constante do art. 88, n. III, da lei n. 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, decreta:

Artigo unico. O numero II, primeiro e segundo periodos, da clausula XXXII do contracto celebrado com a dita companhia de accordo com o decreto n. 9.155, de 29 de novembro de 1911, fica assim substituido:

II — Por sua parte a companhia obriga-se a encetar cumulativamente a construcção das linhas e ramaes de que tratam as alíneas a, b e c da clausula I, dentro do prazo de seis mezes, contados da data da terminação da actual conflagração europea.

A companhia obriga-se ainda a concluir a construcção de toda a rede, no prazo de cinco annos, contados do inicio da construcção alludida, e a construir e entregar ao trafego, ao menos, duzentos kilometros de linha dentro de dous annos da data do mesmo inicio, nos termos desta clausula, entregando ao trafego, no minimo, duzentos kilometros em cada anno seguinte.

Rio de Janeiro, 20 de setembro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 193 — DE 22 DE SETEMBRO DE 1916

Declara que não podem ser approvados os estudos definitivos do trecho da linha tronco, entre Lages e Caicó, da E. F. Central do Rio Grande do Norte.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 193 — Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1916.

Em officio n. 579/S, de 21 do corrente mez, informaes sobre os estudos definitivos do trecho da linha tronco da Estrada de

Ferro Central do Rio Grande do Norte, com a extensão de 133k,320, constitutiva da segunda e ultima secção da linha de Lages-Caicó, e comprehendido entre os kilometros 62k,420 e 195k,740, os quaes foram apresentados a essa Inspectoria pela Companhia de Viação e Construções, empreiteira da construção e arrendataria do trafego, que a elles procedeu.

Resolvendo sobre a materia, declaro-vos, para os devidos effeitos, que, attentas as ditas informações, não podem ser approvados pelo Governo os referidos estudos, porquanto, sendo muito elevado o seu orçamento, no total de 25.633:900\$812, correspondendo por kilometro a importância de 192:275\$482, torna-se indispensavel que o engenheiro-chefe da 3ª Fiscalização, com sede em Natal, proceda aos estudos, verificações e exames das condições locais afim de habilitar o Governo a deliberar sobre o caso com secção da mencionada linha de Lages a Caicó, ficando autorizado, ou-inteira segurança, ficando approvadas as providencias que já tomastes neste sentido e autorizadas as que forem necessarias para a obtenção naquelle trecho de uma linha cujo custo kilometrico seja menos elevado, o que desde já parece possivel ao alludido engenheiro-chefe.

Dada a conveniencia, que apontastes, de ser para o dito fim estudada uma variante, cujo ponto inicial está situado na primeira secção da mencionada linha de Lages a Caicó, ficaes autorizado, outrossim, a determinar aquella Fiscalização que, até solução definitiva da presente questão, limite as ordens de serviço a expedir para a construção até o kilometro 51 da referida 1ª secção.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 194 — DE 22 DE SETEMBRO DE 1916

Sobre pagamento de transportes por agua entre Bahia e Cachoeira do material de construção da Estrada de Ferro Central da Bahia.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 194 — Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1916.

Em officio n. 519/S, de 16 de agosto proximo findo, consultaes si pode ser applicado ao material da linha de Sitio Nevo a Bomfim o mesmo preço de 6\$000 a tonelada (ou o metro cubico quando o peso do material fór inferior a uma tonelada) que este Ministerio, pelos avisos ns. 89, 125, 117 e 5, de 2 de julho e 8 de outubro de 1912, de 28 de agosto de 1913 e 13 de janeiro de 1914, autorizou fosse pago pelo transporte por agua do porto da Bahia á cidade de Cachoeira "do material de construção destinado á Central da Bahia, seus prolongamentos e ramaes".

Em solução, declaro-vos, para os devidos effeitos, que resolvo responder negativamente á mesma consulta, sendo que, com fundamento nas informações constantes do officio dessa Inspectoria nu-

mero 586, de 22 de agosto de 1914, já foi indeferido, por despacho de 17 de outubro do mesmo anno (publicado no *Diario Official* de 23) o requerimento de 9 de junho, em que a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien* pediu fossem os preços e condições estabelecidos pelos supracitados avisos também applicaveis ao material metallico e rodante por ella importado para as construcções das linhas novas, previstas pelos paragraphos 3º e 4º da clausula I do respectivo contracto.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 195 — DE 22 DE SETEMBRO DE 1916

Approva os projectos para serem adaptados aos boeiros duplos e triplices na linha de Machado Portella a Carinhanha, na Rede de Viação da Bahia.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 195 — Rio de Janeiro, 22 de setembro de 1916.

Attendendo á proposta constante do vosso officio n. 551|S. de 5 do mez corrente, declaro-vos, para os devidos fins, que resolvo approvar os projectos organizados pela secção technica dessa Inspectoria, para serem adaptados aos boeiros duplos e triplices que terão de ser construidas nas estacas 1.113 mais 6,78, 1.251, 1.261 mais 11 e 1.293 mais 4,50 do primeiro trecho da linha de Machado Portella a Carinhanha, na Rede de Viação da Bahia; e, bem assim, os respectivos orçamentos, nas importancias de 8:655\$744, 11:105\$016, 6:170\$314 e 13:370\$334, de conformidade com as plantas e mais documentos cujas segundas e terceiras vias vos são devolvidas, competentemente rubricadas pelo director geral de Viação desta Secretaria.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 197 — DE 23 DE SETEMBRO DE 1916

Sobre restituição de direitos aduaneiros pagos pela empresa da E. F. E. F. Therezopolis.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 197 — Rio de Janeiro, 23 de setembro de 1916.

Com o officio n. 541|S. de 29 do mez findo, submettestes ao meu juizo a consulta que vos dirigiu o engenheiro fiscal da Es-

trada de Ferro de Therezopolis, sobre si deveria expedir folha especial para restituição dos direitos que a respectiva empresa pagou por telhas que adquiriu, de fabrico estrangeiro, ou incluir tal importancia nas folhas de pagamento do trimestre corrente.

Examinada a consulta, verifica-se que ella comporta a solução de duas questões: a do caso especial do pagamento dos direitos aduaneiros das telhas e a do caso geral da restituição, quando fôr devida, dos direitos da mesma natureza pagos por aquella empresa.

Em solução ao primeiro caso, fica effectivamente prejudicada a consulta, porque nenhuma folha de medição pode ser expedida, contendo para ser paga pelo Governo importancia relativa a direitos aduaneiros, a cuja isenção não ha jús; e, conforme informaes, o material de que se trata tem similar de fabricação nacional, não podendo, por isso, tal isenção comprehendel-o, *ex-vi* do art. 8º. n. 1. do decreto n. 8.592, de 8 de março de 1911.

Em relação ao caso da restituição seria elle, em principio, resolvido pela inclusão das despesas dessa especie nas folhas de medição dos trabalhos executados, á medida que fosse tendo emprego o material adquirido; mas, considerando: que para tal se faz mister a decomposição da importancia dos direitos pagos sobre uma certa partida de material em tantas parcelas quantas as medições de obra em que fôr applicada; que a restituição dos alludidos direitos só será ordenada diante dos documentos probativos do seu pagamento pela empresa contractante das obras; que não é possível constituirem-se tantos documentos quantas as alludidas medições, porquanto são elles fornecidos pela Alfandega, independente de considerações outras que os interesses e praxes fiscaes; necessario se torna que as referidas despesas sejam incluídas nas folhas trimestraes de medição, á medida que fôr sendo provado o pagamento dos direitos sobre o material importado, com autorização prévia do Governo, para o fim de serem restituidas as importancias dos referidos direitos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 498 — DE 23 DE SETEMBRO DE 1916

Autoriza a abertura ao trafego publico da estação de Nogueira, e approva o horario e o quadro do pessoal.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 498 — Rio de Janeiro, 23 de setembro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos efeitos, que, attendendo ao que requereu a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e de accôrdo com a informação que prestastes em officio n. 568/S. de 13 do corrente mez, resolvo autorizar a abertura ao trafego publico da estação de Nogueira, de 3ª classe, no kilometro 36, daquella estrada, assim

como approvar, para a dita estação, o quadro do pessoal e respectivos vencimentos e o horario abaixo especificados:

Quadro do pessoal:

1 agente com os vencimentos mensaes de 200\$000.
1 guarda-chaves com a diaria de 4\$000.

Horario a vigorar:

Trem M 1 — chegada — 7,22.
" M 1 — partida — 7,24.
" M 2 — chegada — 15,01.
" M 2 — partida — 15,03.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

PORTARIA — DE 26 DE SETEMBRO DE 1916

Approva as bases das tarifas para o transporte de animaes em pé nas linhas arrendadas a *Compagnie Auxiliaire*.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica: attendendo ao que requereu a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da Rede de Viação Ferrea do Rio Grande do Sul, e ás informações prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, resolve approvar, para o transporte de animaes em pé, nas linhas arrendadas á referida companhia, as bases das tarifas que com esta baixam, assignadas pelo director geral da Viação desta Secretaria, em substituição das que foram autorizadas por portaria de 9 de outubro de 1915.

Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1916.

A. Tavares de Lyra.

Bases das tarifas a que se refere a portaria desta data

TARIFA A

Gado em pé — Menos de vagão completo — Frete por cabeça por kilometro

Porcos cevados (pesando mais de 90 kilos cada um), muares, equinos e bovinos.	\$090
Porcos, carneiros, cabras, cães e bezerros ou poldros até um anno.	\$015

TARIFA B

Muares, equinos e bovinos — Frete por vagão completo e por kilometro

Distancia em kilometros	Vagão de 10 metros ou menos	Vagão de mais de 10 metros e não excedendo de 11	Vagão de mais de 11 metros até 12
De 0 a 300.	\$400	\$440	\$480
De 301 a 600.	\$360	\$400	\$430
De 601 em diante.	\$320	\$360	\$400

TARIFA C

Expedição em trem especial com lotação mínima de 10 vagões — Frete por vagão completo e por kilometro

Distancia em kilometros	Vagão de 10 metros ou menos	Vagão de mais de 10 metros e não excedendo de 11	Vagão de mais de 11 metros até 12
De 0 a 300.	\$310	\$340	\$380
De 301 a 600.	\$250	\$300	\$340
De 601 em diante.	\$225	\$250	\$300

TARIFA D

Porcos cevados, pesando cada um mais de 90 kilos — Frete por vagão completo, de um só pavimento, e por kilometro

Distancia em kilometros	Vagão de 10 metros ou menos	Vagão de mais de 10 metros e não excedendo de 11	Vagão de mais de 11 metros até 12
De 0 a 300.....	\$450	\$540	\$600
De 301 a 600.....	\$400	\$500	\$560
De 601 em diante.....	\$350	\$450	\$500

TARIFA E

Expedição em trem especial com lotação minima de 10 vagões — Frete por vagão completo, de um só pavimento, e por kilometro

Distancia em kilometros	Vagão de 10 metros ou menos	Vagão de mais de 10 metros e não excedendo de 11	Vagão de mais de 11 metros até 12
De 0 a 300.....	\$390	\$440	\$530
De 301 a 600.....	\$335	\$385	\$435
De 601 em diante.....	\$285	\$335	\$425

Observação — Sendo os vagões de dous pavimentos, superpostos, os fretes correspondentês nas tarifas D e E, serão augmentados de 50 %.

TARIFA F

Suínos de menos de 90 kilos, caprinos, ovinos, caninos, bezerros e poldros de menos de um anno — Frete por vagão completo, de um só pavimento, e por kilometro.

Distancia em kilometros	Vagão de 10 metros ou menos	Vagão de mais de 10 metros e não excedendo de 11	Vagão de mais de 11 metros até 12
De 0 a 300.....	\$400	\$440	\$480
De 301 a 600.....	\$360	\$400	\$430
De 601 em diante.....	\$320	0360	\$400

TARIFA G

Expedição em trem especial com lotação mínima de 10 vagões — Frete por vagão completo, de um só pavimento, e por kilometro

Distancia em kilometros	Vagão de 10 metros ou menos	Vagão de mais de 10 metros e não excedendo de 11	Vagão de mais de 11 metros até 12
De 0 a 300.....	\$310	\$340	\$380
De 301 a 600.....	\$250	\$300	\$340
De 601 em diante.....	\$225	\$250	\$300

TARIFA H

Frete por vagão completo, de dous pavimentos, superpostos, e por kilometros

Distancia em kilometros	Vagão de 10 metros ou menos	Vagão de mais de 10 metros e não excedendo de 11	Vagão de mais de 11 metros até 12
De 0 a 300.....	\$560	\$600	\$660
De 301 a 600.....	\$520	\$540	\$600
De 601 em diante.....	\$480	\$500	\$550

TARIFA I

Expedição em trem especial com lotação mínima de 10 vagões — Frete por vagão completo, de dous pavimento superpostos, e por kilometro

Distancia em kilometros	Vagão de 10 metros ou menos	Vagão de mais de 10 metros e não excedendo de 11	Vagão de mais de 11 metros até 12
De 0 a 300.....	\$500	\$540	\$610
De 301 a 600.....	\$470	\$500	\$570
De 601 em diante.....	\$400	\$460	\$530

Observação — Continuam em vigor as "Observações" e "Regulamento" para transporte de animais", aprovados por portaria de 9 de outubro de 1915.

Directoria Geral de Viação, Rio de Janeiro, 26 de setembro de 1916. — *Afonso G. C. Mactel*, Director Geral.

DECRETO N. 12.220 — DE 27 DE SETEMBRO DE 1916

Approva o projecto e o orçamento, na importancia de 7:579\$786, de uma variante entre as estacas 1.426 mais 14,15 e 1.440 mais 4,31, do traçado approved da linha de Machado Portella a Carinhanha, na rede de viação geral da Bahia.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que propoz a Inspectoria Federal das Estradas, decreta:

Artigo unico. Ficam approveds o projecto e o orçamento, na importancia de 7:579\$786, de conformidade com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, para uma variante com duzentos e setenta metros e deseseis centimetros comprehendida pelas estacas 1.426 mais 14,15 e 1.440 mais 4,31, do trecho approved pelo decreto n. 9.950, de 22 de maio de 1912, da linha de Machado Portella a Carinhanha na rede de viação geral da Bahia.

Rio de Janeiro, 27 de setembro de 1916, 95 da Independencia e 28ª da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 18 — DE 2 DE OUTUBRO DE 1916

Sobre a encampação da Estrada de Ferro Centro Oéste da Bahia

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 18 — Rio de Janeiro, 2 de outubro de 1916.

Sr. Governador do Estado da Bahia — De referencia ao caso da encampação da Estrada de Ferro Centro Oéste da Bahia, de que tratou o officio da Secretaria de Viação desse Estado n. 506, de 14 de junho proximo passado, cabe-me vos scientificar que achando-se o Governo da União autorizado pelo Congresso Nacional a entrar em accôrdo com a *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, empreiteira da construcção e arrendataria da rede de viação bahiana, ora procede aos necessarios estudos para a hypothese da revisão do respectivo contracto, sobre a base, entre outras, da incorporação da dita linha estadual e a ligação, pelo prolongamento desta, das estradas Central da Bahia e Bahia ao São Francisco, tal como estabelecera o paragrapho 5º da clausula I do mencionado contracto, que naquella parte não poude ter execução no devido tempo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO LEGISLATIVO N. 3.166 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1916

Autoriza o Governo a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o credito especial de 788:200\$ para pagamento dos juros de apolices emittidas para construção de estradas de ferro.

O Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sanciono a seguinte resolução:

Art. 1º. E' o Poder Executivo autorizado a abrir, pelo Ministério da Fazenda, o credito especial de 788:200\$ para pagamento de juros de apolices, emittidas em 1914, para construção de estradas de ferro.

Art. 2º. Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 4 de outubro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
João Pandiá Calogeras.

AVISO N. 199 — DE 4 DE OUTUBRO DE 1916

Approva o projecto para a instalação de *buffet* em dous carros de 1ª classe da linha de S. Francisco.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 199 — Rio de Janeiro, 4 de outubro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, e de accôrdo com a informação constante de vosso officio n. 585/S, de 28 de setembro ultimo, resolvo approvar o projecto e respectivo orçamento, na importancia de 1:805\$794, para a instalação de *buffet* em dous carros de 1ª classe da linha de S. Francisco, da qual é concessionaria a referida Companhia, devendo a quantia que fôr effectivamente despendida, até áquella importancia, como maximo, ser levada á conta do custeio da referida linha, de conformidade com o art. 1º da clausula 44 do decreto n. 11.905, de 19 de janeiro do corrente anno.

Junto vos são devolvidas as segundas e terceiras vias do projecto e orçamento devidamente rubricadas pelo director geral de Viação.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 201 — DE 7 DE OUTUBRO DE 1916

Autoriza a redução de fretes do xarque, sebo bruto e sal na Rede Sul-Mineira.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 201 — Rio de Janeiro, 7 de outubro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que, attendendo ao que requereu a Companhia Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rede Sul-Mineira), e de accôrdo com a informação constante do vosso officio n. 589|S, de 29 de setembro ultimo, resolvo autorizar a referida companhia a reduzir os seguintes fretes:

- a) 25 % o do xarque despachado pelas xarqueadas na zona servida pela Rede Sul-Mineira;
- b) de 46,5 % o do sebo bruto ou em rama, despachado pela fabrica que o produzir ou preparar;
- c) 25 % o do sal bruto importado pelas xarqueadas para seu consumo exclusivo.

Esses abatimentos só serão concedidos aos despachos de peso minimo e multiplo de vinte (20) toneladas.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 202 — DE 7 DE OUTUBRO DE 1916

Resolve sobre a cobrança de transporte de loucos em carro especial, na Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 202 — Rio de Janeiro, 7 de outubro de 1916.

Examinando o contexto do vosso officio n. 586|S, de 28 do mez findo, declaro-vos, para os fins convenientes, que resolvo autorizar a Companhia Estrada de Ferro Victoria a Minas, conforme desejo que manifestou em data de 25 do mez anterior, a satisfazer o pedido que lhe fez o presidente do Estado de Minas Geraes, relativo ao transporte de loucos, em carros especiaes, cobrando-se apenas o importe das passagens dos mesmos e das dos seus conductores.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 203 — DE 9 DE OUTUBRO DE 1916

Autoriza a intimar a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande a apresentar o projecto de revisão das tarifas.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 203 — Rio de Janeiro, 9 de outubro de 1916.

Em solução ao vosso officio n. 588/S. de 29 de setembro ultimo, relativo ao requerimento em que a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande pede permissão para apresentar as modificações que julgar necessarias nas suas tarifas, somente depois de conhecidas as conclusões do Congresso de Estudo das Tarifas de Transportes, declaro-vos, para os devidos fins, que, em face do § 1º da clausula 34ª do contracto de consolidação velebado em virtude do decreto n. 14.905, de 19 de janeiro do corrente anno, o qual paragrapho estatue a revisão das tarifas de tres em tres annos, pelo menos, ficas autorizado a intimar a referida Companhia a apresentar, dentro do prazo de 90 dias, o projecto da referida revisão,ahi comprehendidos o regulamento dos transportes e do telegrapho e da classificação geral das mercadorias, tomando por base os que foram approvados pelo decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913.

Saude e fraternidade.

A. *Tavares de Lyra.*

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.233 — DE 11 DE OUTUBRO DE 1916

Approva novo projecto para a estação de Lages, da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e respectivo orçamento, na importancia de 55:303\$684.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, atendendo ao que requereu a Companhia de Viação e Construções e á proposta da Inspectoria Federal das Estradas, decreta:

Artigo unico. Fica approved, em substituição ao que o foi pelo decreto n. 11.514, de 4 de março de 1915, o projecto para a estação de Lages, da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte e respectivo orçamento, na importancia de 55:303\$684, de accôrdo com as plantas e mais documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. *Tavares de Lyra.*

AVISO N. 204 — DE 11 DE OUTUBRO DE 1916

Declara sem effeito a tarifa especial approvada para o transporte de herva-matte, entre Curityba e Montevidéo.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 204 — Rio de Janeiro, 11 de outubro de 1916.

Em solução á materia constante de vosso officio n. 507/S, de 11 de agosto ultimo sobre a extensão da tarifa especial, approvada pelo aviso n. 83, de 6 de abril do corrente anno, para vigorar entre Curityba e Montevidéo, ás regiões em que já existiam engenhos de herva mate, a qual materia tratastes, informando um telegramma do Prefeito de Ponta Grossa, pedindo a adopção da referida tarifa, declaro-vos, para os devidos effeitos, que tendo em vista as declarações dos representantes das Companhias Estradas de Ferro S. Paulo-Rio Grande e *Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, resolvo tornar sem effeito a tarifa especial approvada pelo citado aviso n. 83, devendo ser estudada uma outra que concilie, de um modo geral, os interesses dos exportadores de herva mate.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 205 — DE 14 DE OUTUBRO DE 1916

Incorpora, a titulo precario, á rede da *Compagnie Auxiliaire* a linha ferrea de S. Pedro a S. Luiz

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 205 — Rio de Janeiro, 14 de outubro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effeitos, que ficas autorizado a firmar accôrdo provisório com a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil* para annexar á sua rede o trecho de 48.914 km., da linha ferrea de S. Pedro a S. Luiz, comprehendido entre a estação de S. Pedro (E. F. Porto Alegre a Uruguayana) e a estação de Malta, devendo o dito accôrdo subordinar-se ás condições propostas em vosso officio 510/S, de 14 de agosto do corrente anno, excluido, porém, quanto diz respeito ao trecho da linha de Cruz Alta a Santo Angelo, e ser da seguinte fórma redigida a quarta (4ª) das referidas condições:

A annexação do trecho de linha referido no presente accôrdo á rede de estradas de ferro arrendadas á dita Companhia só se

tornará definitiva depois de devidamente autorizada pelo Poder Legislativo e de ser firmado o respectivo termo de contracto.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 206 — DE 17 DE OUTUBRO DE 1916

Autoriza a abertura ao trafego do trecho do ramal de Tibagy, além da estação de Rancharia, na E. F. Sorocabana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS. — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 206 — Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos efeitos, que, attendendo ao pedido constante do officio n. 1.952, de 25 de agosto proximo passado, do Secretario da Agricultura do Estado de S. Paulo, sobre o qual informastes em officio n. 373/S. de 18 de setembro ultimo, resolvo autorizar a abertura, ao trafego publico, de novo trecho do ramal de Tibagy, Estrada de Ferro Sorocabana, além da estação de Rancharia, com a extensão de 17k,125 e comprehendendo a estação que será denominada Bartyra, conforme propuzestes, situada no kilometro 732 mais 613, de S. Paulo, sob o mesmo regimen de tarifas, vigente em todas as linhas da referida estrada e com a observancia do horario proposto pelo dito secretario e cujas segundas e terceiras vias vos são devolvidas, rubricadas pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

O quadro do pessoal e respectivos vencimentos é approvedo por portaria desta data.

Declaro-vos, outrosim, que, acquiescendo aos desejos do governo do mesmo Estado, por excepção aberta á regra contida no aviso-circular n. 73, de 30 de setembro de 1909, resolvo autorizar que a estação de Caramurú passe a denominar-se Cardoso de Almeida.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 207 — DE 17 DE OUTUBRO DE 1916

Autoriza a transferencia de duas locomotivas da linha de Itararé-Uruguay para a da D. Thereza Christina.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 207 — Rio de Janeiro, 17 de outubro de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, e de accôrdo com as informações que prestastes por officios ns. 581|S e 597|S, de 21 e 30 de setembro ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, que fica a referida Companhia autorizada a transferir duas locomotivas do typo "Mogul", pertencentes á linha de Itararé-Uruguay, para a Estrada de Ferro D. Thereza Christina, devendo o custo das mesmas ser deduzido do capital daquella linha reconhecido na forma da clausula 43. do contracto de consolidação de 24 de janeiro do corrente anno.

Em consequencia do presente aviso, fica sem effeito a recommendação constante do item 6º do de n. 190, de 19 de setembro ultimo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.239 — DE 19 DE OUTUBRO DE 1916

Approva o projecto de um viaducto entre as estacas 863+19,10 e 872+19, da linha de Lages a Caicó e respectivo orçamento, na importancia de 285.403\$495.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia de Viação e Construções, contractante de construção e arrendamento da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte, decreta:

Artigo unico. Fica approvado o projecto de um viaducto com cinco vãos de 30 metros, entre as estacas 863+19,10 e 872+19, da linha de Lages a Caicó, e, de accôrdo com a modificação proposta pela Inspectoria Federal das Estradas, o respectivo orçamento na importancia de 285.403\$495, de conformidade com as plantas e mais documentos que com este baixam rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENOSLAW BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.240 — DE 19 DE OUTUBRO DE 1916

Abre, ao Ministério da Viação e Obras Publicas o credito de 2.689:469\$904 por conta da emissão autorizada pela lei n. 2.896, de 28 de agosto de 1915, para occorrer, em dous exercicios, á despeza resultante da construcção da ponte sobre o rio Paraná, na Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, inclusive a aquisição á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, da superstructura metallica da mesma ponte.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorizaçao constante do art. 88, n. XX, da lei numero 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, resolve abrir ao Ministério da Viação e Obras Publicas o credito de 2.689:469\$904, por conta da emissão autorizada pela lei n. 2.986, de 28 de agosto de 1915, para occorrer, em dous exercicios, á despeza resultante da construcção da ponte sobre o rio Paraná, na Estrada de Ferro Itapura a Corumbá, inclusive a aquisição á Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil da superstructura metallica da mesma ponte.

Rio de Janeiro, 19 de outubro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 209 — DE 20 DE OUTUBRO DE 1916

Modifica o aviso n. 205, de 14 do corrente mez

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 209 — Rio de Janeiro, 20 de outubro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos efeitos, que das Condições propostas em vosso officio n. 510|S, de 14 de agosto ultimo, é a sétima (VII) e não a quarta (IV) aquella que deve ter a redacção determinada no aviso n. 205, de 14 do mez corrente; á qual redacção ora autorizo o seguinte additamento: "As presentes condições de accôrdo provisorio, porém, entrarão em vigor desde a data da sua assignatura."

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 210 — DE 21 DE OUTUBRO DE 1916

Autoriza a intimar a Companhia E. F. São Paulo-Rio Grande a completar os fretes deficientes cobrados á *Southern Brazilian Lumber & Colonization Company*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 210 — Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1916.

Em officio n. 604|S, de 5 do mez corrente, trouxestes ao meu conhecimento mais uma infracção ao principio da igualdade de tratamento, commetida pela Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande, além das que já foram consideradas ao tempo da resolução constante do aviso n. 190, de 19 de setembro proximo findo.

Segundo relata o engenheiro chefe do 8º districto, está a companhia agindo de modo que só em favor da *Southern Brazilian Lumber & Colonization Company* prevaleça a autorização contida no aviso n. 81, de 5 de abril ultimo, para a organização de trens especiaes para o transporte de madeiras e outros artigos de produção nacional, e com a aggravante de haver desvirtuado o processo de cessão de taes trens, bem como o de taxação dos fretes devidos. Pois, tendo negado a composição de um debles a um requisitante, cedeu, por outro lado, uma locomotiva e cinco vagões para permanecerem a serviço de uma das serrarias da mencionada empresa; e, quanto aos fretes, arguida sobre a base de sua corrança, respondeu sem alludir á taxa adicional de 20\$ ou 40\$ por vagão carregado.

Inferindo-se do exposto que a companhia converteu a precitada autorização de 5 de abril deste anno em faculdade para fazer um verdadeiro aluguel do material de transportes, o que aberra das normas reguladoras da especie e não pode ser admittido pelo governo; e, considerando que a dispensa da alludida taxa adicional ou de percurso, é desfalque na renda da estrada e assim, por se favorecer abusivamente interesses de uma empresa, seriam desattendidos os legitimos do governo: cumpre intimei a companhia a completar os fretes que tenham sido deficientemente cobrados á *Southern Brazilian & Colonization Company*; e, como resolução reiterativa de itens do aviso n. 190, acima referido, tambem vós recomendo que a conciteis a respeitar os termos do de 5 de abril ultimo, sob n. 81, que estabelece medida de caracter geral, em proveito das industrias ribeirinhas das estradas exploradas pela companhia.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 211 — DE 21 DE OUTUBRO DE 1916

Manda intimar a Companhia E. F. S. Paulo-Rio Grande, a entregar as machinas alugadas á *Southern Brazilian Lumber & Colonization Company*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 211 — Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1916.

Em requerimento que informastes pelo vosso officio n. 596/S, de 30 de setembro proximo findo, a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande pede autorização para ceder á *Southern Brazilian Lumber & Colonization Company*, duas locomotivas pertencentes á Estrada de Ferro do Paraná, obrigando-se a requerente a adquirir para esta mais duas outras locomotivas novas nas condições da clausula 67, alinea 2ª, lettra *h*, do contracto de consolidação a que se refere o decreto n. 11.905, de 19 de janeiro do corrente anno.

Examinadas as allegações contidas no dito requerimento e as informações devidamente prestadas, declaro-vos, para os devidos effeitos:

O Governo desconhece inteiramente o direito que se quer arrogar a companhia de arrendar e alugar ou de qualquer forma sublocar o material rodante, por parecer a ella que são operações perfeitamente emquadradas nas clausulas do seu contracto, uma vez que equivalem a operações de frete. Ao em vez do que pretende a companhia, não ha como comprehender o aluguel do material rodante nas clausulas do contracto de arrendamento, sem que se desvirtue a sua natureza e o objecto, que é a exploração exclusiva da estrada pela execução das operações attinentes ás diversas categorias de transporte, mediante a percepção de taxas segundo bases approvadas pelo governo, não havendo disposição alguma que faculte, á vontade discricionaria da companhia, ceder material de qualquer especie a empresas industriaes, sem prévia autorização do mesmo Governo, que a pode conceder ou não, conforme julgar mais conveniente aos interesses do publico.

Importa fique lembrado que, já em 910, contra o meço de pensar da companhia, se pronunciou este Ministerio, em communição ao engenheiro-chefe do então 6º districto, a que decidia que o dito contracto não permite que o material da estrada, pertencente ao Governo, seja desviado para o serviço de outras.

E' certo que esta divisão comporta a excepção derivada da existencia de um convenio de trafego mutuo approved pelo Governo.

Si, pois, o consentimento deste é indispensavel para o aluguel do material entre empresas que exploram a mesma industria de transporte, o que é feito sem prejuizo do publico e sem favor especial, tal consentimento é mais necessario ainda no caso de que se trata, em que uma empresa de viação, sujeita ás condições de um contracto, pretende, a seu talante, alugar ou ceder material a uma outra de differente industria.

O questionado aluguel não equivale a uma operação de frete, porque esta é definida, rigorosamente, pela applicação de taxas

dependentes de percurso effectuado e, para isso, seria preciso conhecer o percurso realizado nas propriedades da empresa industrial, applicando-se então a este percurso as bases das tarifas approvadas pelo Governo.

Por fim, considerando que a companhia, no requerimento, limita o seu compromisso a adquirir mais duas machinas, sem precisar o prazo dentro do qual se obriga a fazer tal aquisição, e que ao Governo só conviria a venda de duas locomotivas das mais antigas, julgadas dispensaveis para o serviço da estrada, mediante preço devidamente ajustado; resolvo recomendar-vos seja intimada a companhia a entregar dentro do prazo de tres mezes, da publicação deste, as duas machinas alugadas á mencionada empresa, completamente reparadas por conta desta, modificado, por esta fórma, o quarto *item* do aviso n. 190, de 19 de setembro proximo findo.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 212 — DE 21 DE OUTUBRO DE 1916

Approva o projecto de modificação da linha ferrea de Baurú a Itapura, entre os kilometros, 209, 945 e 210, 364.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 212 — Rio de Janeiro, 21 de outubro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos effectos, que attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, e de accordo com as informações a respeito prestadas em vosso officio n. 614/S, de 9 do corrente mez, approvo a planta, o perfil e orçamento, na importancia de 2:947\$268, da modificação do traçado projectado na sua linha ferrea de Baurú a Itapura, entre os kilometros 209,945 e 210,364, devendo a despeza que fôr devidamente apurada, até á alludida quantia como maximo, ser levada á conta do custeio da referida linha.

Junto vos são devolvidas as segundas vias da planta, perfil e orçamento mencionados, rubricadas pelo director geral de Viação desta Secretaria de Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 214 — DE 26 DE OUTUBRO DE 1916

Autoriza a construção de um desvio morto proximo á estação de "Andrades", da *Sorocabana Railway*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 214 — Rio de Janeiro, 26 de outubro de 1916.

Attendendo ao que requereu a *Sorocabana Railway Company* e de accôdo com as informações que prestastes por officio n. 626/S, de 18 de outubro corrente, declaro-vos, para os devidos efeitos, que autorizo a construção de um desvio morto no kilometro 365 do ramal de Tibagy, proximo da estação de Andrades, e approvo o respectivo projecto e orçamento, na importancia de 2:620\$035, apresentados pela referida companhia e cujas segundas vias junto vos são devolvidas, devidamente rubricadas.

A despeza, que fôr effectivamente apurada, até a importancia do referido orçamento, como maximo, será levada á conta de capital do dito ramal de Tibagy, observado o disposto no § 1º da clausula XXXII do contracto celebrado em virtude do decreto numero 10.090, de 24 de novembro de 1888.

Saude e fraternidade.

A. *Tavares de Lyra*.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

PORTARIA — DE 31 DE OUTUBRO DE 1916

Approva as bases das tarifas para o transporte de leite nas linhas arrendadas á Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, Rede Sul Mineira.

O Ministro de Estado dos Negocios da Viação e Obras Publicas, em nome do Presidente da Republica, attendendo ao que requereu a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, Rede Sul-Mineira, resolve approvar as bases das tarifas, que com esta baixam rubricadas pelo director geral de Viação, para o transporte de leite nas linhas que estão arrendadas á referida companhia, ficando nesta parte alterada a portaria de 5 de agosto de 1914.

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1916.

A. *Tavares de Lyra*.

Bases das tarifas a que se refere a portaria desta data

I

COMO ENCOMMENDA

De 0 a 100 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$200
De 101 a 200 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$160
De 201 a 300 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$120
De 301 a 300 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$080
De 401 kilometros em diante por tonelada e por kilometro.	\$040

II

COMO MERCADORIA

(Para expedição diaria de mais de 100 kilos):

De 0 a 100 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$050
De 101 a 200 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$035
De 201 a 300 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$020
De 301 kilometros em diante por tonelada e por kilometro.	0\$10

III

COMO MERCADORIA

(Para expedição diaria de menos de 100 kilos):

De 0 a 100 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$100
De 101 a 200 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$070
De 201 a 300 kilometros por tonelada e por kilometro...	\$040
De 301 kilometros em diante por tonelada e por kilometro.	\$020

Directoria Geral de Vição, 31 de outubro de 1916. — *Afonso G. C. Maciel*, Director Geral.

AVISO N. 216 — DE 31 DE OUTUBRO DE 1916

Multa a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, em 2.000\$000 de conformidade com a clausula XLIX do contracto de arrendamento.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Vição — 2ª Secção — N. 216 — Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1916.

Por officio n. 401/S, de 3 de julho do corrente anno, me transmitistes cópia do contracto que a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rêde Sul-Mineira), celebrou, em 6 de setembro de 1915, com a Companhia Rêde Telephonica Bragantina, para o assentamento de linhas telephonicas nos postes telegraphicos das estradas que estão arrendadas áquella companhia.

Examinada a materia e

considerando que, sendo a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras simples arrendataria da Rêde Sul-Mineira, não lhe assiste o direito de fazer concessões para o uso, occupação ou servidão de qualquer dependencia das estradas, seja ou não para serviços de utilidade publica, sem o consentimento prévio do Governo Federal;

considerando que, além de conceder a companhia o direito de utilização dos postes da linha telegraphica, concedeu tambem privilegio exclusivo para o assentamento dos postes da linha telephonica dentro da zona das estradas e fixou taxas que lhe devem ser pagas, quer pela utilização dos postes, quer pela licença para collocação de postes de propriedade da Companhia Bragançina na faixa de terra em que está encravado o leito da via ferrea;

considerando ainda que a companhia concedeu o abatimento de 50 % em suas tarifas para os materiaes de construcção e conservação da linha telephonica, o que constitue infracção da clausula XLII do contracto de arrendamento; e, finalmente,

considerando que a companhia estabeleceu preços especiaes para os transportes em *trolies* dos materiaes entre as estações, empregando nesse mister o pessoal da conservação ordinaria da linha, o que evidentemente perturba a boa ordem e regular andamento dos serviços da mesma conservação, resolvo:

1º, impor á Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, Rêde Sul-Mineira a multa de 2:000\$, de conformidade com a clausula XLIX do contracto de arrendamento celebrado em virtude do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909;

2º, autorizar-vos a infimar a referida companhia, dentro do prazo de 30 dias, regularizar a situação em relação ao assumpto de que se trata.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.248 — DE 1 DE NOVEMBRO DE 1916

Approva as clausulas para a revisão e consolidação dos contractos referentes ás linhas de viação-ferrea e fluvial, de que é concessionaria a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil, usando da autorização constante do art. 88, numero III, da lei n. 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, e tendo em vista o que lhe expoz o Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, decreta:

Art. 1º. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo referido Ministro de Estado, para a revisão e con-

solidação dos contractos referentes ás linhas de viação ferrea e fluvial que, de accôrdo com os decretos ns. 862, de 16 de outubro de 1890, 3.812, de 17 de outubro de 1900, 4.990, de 6 de outubro de 1903, 8.123, de 28 de julho de 1910, 8.312, de 20 de outubro de 1910, 9.171, de 4 de dezembro de 1911, e 10.296, de 3 de agosto de 1914, foram celebrados entre o Governo da União e a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil.

Art. 2º. Ficará sem effeito este decreto si o respectivo termo de contracto não fôr assignado pela companhia até 14 de dezembro do corrente anno.

Rio de Janeiro, 1 de novembro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

Clausulas a que se refere o decreto n. 12.248, desta data

PARTE I

DISPOSIÇÕES GERAES

1. O presente contracto tem por fim rever e consolidar os contractos referentes ás linhas de viação ferrea e fluvial que, de accôrdo com os decretos ns. 862, de 16 de outubro de 1890, 3.812, de 17 de outubro de 1900, 4.990, de 6 de outubro de 1903, 8.123, de 28 de julho de 1910, 8.312, de 20 de outubro de 1910, 9.171, de 4 de dezembro de 1911, e 10.926, de 3 de agosto de 1914, foram celebrados entre o Governo da União e a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil, passando a concessão das mesmas linhas a ser regulada unicamente por este contracto desde a data do seu registro no Tribunal de Contas, sem o qual não será exequível.

§ 1º. Os casos omissos neste contracto serão regidos pela legislação civil e administrativa do Brasil, quer nas relações da Companhia com o Governo, quer nas suas relações com particulares.

§ 2º. As duvidas e questões que se suscitarem entre o Governo e a Companhia sobre a intelligencia e applicação das clausulas deste contracto serão, na falta de accôrdo definitivamente decididas segundo as formas legais, por arbitros, um dos quaes nomeado pelo Governo, outro pela Companhia, e um terceiro para desempatar, préviamente escolhido pelos dous, ou por elles sorteado, na falta de accôrdo, entre dous outros nomes respectivamente indicados pelas partes. Fica, porém, entendido que os casos previstos ou resolvidos nas clausulas seguintes, como os de multa, rescisão e outros, de decisão soberana do Governo, estão excluidos do disposto neste paragrapho.

§ 3º. As duvidas ou questões que se suscitarem, estranhas á intelligencia das clausulas contractuaes, serão julgadas, de harmonia com a legislação brasileira, pelos tribunaes brasileiros.

§ 4º. A Companhia, organizada de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, terá representante e domicilio legal no Brasil; e o fóro para todas as questões judiciaes em que a mesma seja autora ou ré, será o federal.

§ 5º. A Companhia desiste de toda e qualquer reclamação ou indemnização que possam ser determinadas por actos ou factos do Governo anteriores ao presente contracto.

§ 6º. A Companhia não poderá alienar o contracto ou parte delle sem prévia autorização do Governo.

2. A rede de viação ferrea e fluvial, objecto do presente contracto, comprehende:

I — A linha ferrea da cidade de Cametá, no Estado do Pará, ás proximidades de Santa Maria, no ponto de onde começa a franca navegação do rio Araguaya, com um ramal que, partindo do ponto mais conveniente daquella linha, vá ter á margem do rio Tocantins, num ponto a montante da cachoeira de Sant'Anna, de onde possa ser utilizado, para a navegação a vapor, a parte desimpedida desse rio.

II — Linhas fluviaes no Tocantins e affluentes, especificadas na clausula 57.

Paragrapho unico. A linha ferrea, para os effeitos deste contracto, será dividida nas seguintes secções:

- a) secções sob o regimen de garantia de juros:
- 1ª, de Cametá a Alcobaça;
 - 2ª, de Alcobaça ao kilometro 100, a contar de Alcobaça;
 - 3ª, deste ultimo ponto a um outro, situado na margem esquerda do rio Araguaya, nas proximidades de Chambioaz.
- b) secções sem garantia de juros:
- 4ª, do ponto terminal da 3ª secção até Santa Maria;
 - 5ª, ramal de Tocantins.

PARTE II

DA VIAÇÃO-FERREA

CAPITULO I

DAS SECÇÕES DA LINHA FERREA COM GARANTIA DE JUROS

3. Continúa a companhia no goso da garantia de juros de 6% ao anno sobre o capital, que dentro do maximo correspondente a 30:000\$ por kilometro, fór fixado e reconhecido pelo Go-

verno como necessário á construcção de todas as obras da estrada, para a aquisição do respectivo material fixo e rodante e outros, linha telegraphica, compra de terrenos, indemnização de bemfeitorias, e quaesquer despezas feitas antes e depois de começados os trabalhos de construcção da mesma estrada, até a sua conclusão e acceitação definitiva, e ser ella aberta ao trafego publico.

Si os capitaes forem levantados em paiz estrangeiro, regulará o cambio de 27 dinheiros por 1\$ para todas as operações.

§ 1°. O capital a que se refere a presente disposição será fixado á vista do orçamento fundado nos planos e mais desenhos de caracter geral, documentos e requisitos necessarios á execução de todos os trabalhos, quer digam respeito ao leito da estrada, quer ás suas obras de arte e edificios de qualquer natureza ou se refiram ao material fixo e rodante desta e á sua linha telegraphica, apresentados ao Governo, de conformidade com as clausulas 15 e seguintes.

§ 2°. Si alguma alteração fôr feita em um ou maior numero dos planos, desenhos, documentos e requisitos a que se referem as clausulas 15 e seguintes, já approvados pelo Governo, sem consentimento deste, a companhia perderá o direito á garantia de juros sobre o capital que se tiver despendido na obra executada, segundo os planos, desenhos, documentos e mais requisitos assim alterados.

§ 3°. Si, porém, a alteração fôr feita com approvação do Governo e della resultar economia na execução da obra construida segundo a dita alteração, a metade da somma resultante desta economia será deduzida do capital garantido.

4. A garantia de juros de que trata a clausula precedente (3), fica limitada á que corresponder ao capital fixado a reconhecido nos termos da mesma clausula como necessario á construcção da linha entre Cametá e Chambioaz, ficando excluidos desse favor o prolongamento até Santa Maria e o ramal para o rio Tocantins, e não podendo o referido capital exceder de 18.000:000\$, ainda que pelos estudos definitivos e respectivos orçamentos se verifique ser superior a 600 kilometros, a distancia entre Cametá e Chambioaz.

Paragraphe unico. Fica igualmente entendido que nessa importancia será incluída a dos capitaes já depositados na somma total de 4.699:312\$500 (ouro) e, pelo seu valor nominal, a de 757:987\$200 (papel), reconhecida pelo Governo como despendida nos trabalhos preliminares da estrada.

5. A garantia de juros far-se-ha effectiva, livre de quaesquer impostos, em semestres vencidos, nos dias 30 de junho e 31 de dezembro de cada anno e pagos depois de findo o semestre, durante 30 annos, pela seguinte forma:

§ 1°. A garantia de juros correspondente aos capitaes já reconhecidos ou depositados até esta data, terminará em relação a cada deposito, nas datas em seguida indicadas:

Datas dos depositos — Importancia — Extincção da garantia

14 de junho de 1905, 757:987\$200 (papel), 14 de junho de 1935.

14 de junho de 1905, 992:812\$500 ouro, 14 de junho de 1935.

1 de outubro de 1907, 882:500\$ (ouro), 1 de outubro de 1937.

4 de fevereiro de 1908, 353:000\$000 (ouro), 4 de fevereiro de 1938.

12 de fevereiro de 1908, 282:400\$ (ouro), 12 de fevereiro de 1938.

21 de de fevereiro de 1908, 247:100\$ (ouro), 21 de fevereiro de 1938.

5 de outubro de 1908, 706:000\$ (ouro), 5 de outubro de 1938.

31 de outubro de 1908, 75:340\$ (ouro), 31 de outubro de 1938.

19 de novembro de 1908, 670:700\$ (ouro), 19 de novembro de 1938.

9 de dezembro de 1908, 289:460\$ (ouro), 9 de dezembro 1938.

§ 2. Enquanto durar a construção das obras, os juros de 6 % serão pagos sobre as quantias que tiverem sido autorizadas pelo Governo e recolhidas a um estabelecimento bancario, para serem empregadas á medida que forem necessarias.

As chamadas limitar-se-hão ás quantias exigidas pela construção das obras em cada anno. Para esse fim a companhia apresentará ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, dous mezes antes do começo das obras, o seu respectivo orçamento, que será fundado sobre as mesmas bases em que se fundou o orçamento geral, que servio de base para a fixação do capital garantido.

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

§ 3°. Os juros pagos pelo estabelecimento bancario sobre as quantias depositadas serão creditados á garantia do Governo, e bem assim quaesquer rendas eventuaes, cobradas pela companhia, como sejam as de transferencias de acções, etc.

§ 4°. Nos capitaes levantados durante a construção não será incluído o custo do material rodante, nem o de machinas e aparelhos de qualquer natureza, necessarios ao seu reparo e conservação, o qual só será lançado em conta para garantia dos juros seis mezes antes de serem o dito material, machinas e aparelhos acima referidos, empregados no trafego da estrada.

§ 5°. Si, porém, convier á Companhia levantar maior capital do que o necessario para as obras de um anno, poderá fazel-o, desde que, consentindo o Governo, o deposite no Thesouro Nacional ou na delegacia em Londres, para ser reembolsado á medida que a despeza da construção o exigir e mediante pedido dirigido com a antecedencia de 90 dias.

Neste caso os juros garantidos de 6 % ao anno, serão pagos sobre as quantias que forem depositadas, a contar das datas dos depositos.

6. A Companhia obriga-se a concluir e entregar ao transitto publico a extensão de 100 kilometros já em construcção na 2ª secção, a partir de Alcobaca, sem que para esse fim sejam autorizados novos depositos, além dos constantes do § 1º da clausula 5.

§ 1º. Concluida que seja a dita extensão de linha e recebida pelo Governo para ser entregue ao transitto publico, será provisoriamente reconhecido, como despendido nos trabalhos de construcção do dito trecho, o capital de 3.000:000\$, ouro.

Desde então, no pagamento dos juros de novos capitales depositados, os juros do excesso dos capitales mencionados no § 1º da clausula 5 sobre o referido capital de 3.000 contos, a saber: 1.699:312\$500 (ouro) e 757:987\$200 (papel), serão descontados nesses pagamentos proporcionalmente á extensão de linha que faltar construir, a qual para o effeito desta clausula fica fixada provisoriamente em 500 kilometros, de maneira que ao terminar a construcção a responsabilidade do Governo não seja, em caso algum, maior da que corresponder aos juros relativos ao maximo de 18.000 contos, fixados na clausula 4.

§ 2º. Si, na forma do § 5º da clausula 5ª convier á Companhia levantar maior capital que o necessario para as obras de um anno, fica entendido que a responsabilidade do Governo pelos juros de novos depositos, em caso algum, excederá os correspondentes a 12.542:700\$600, que é a differença entre o capital já depositado ou reconhecido e o capital maximo garantido nos termos da clausula 4.

7. Entregue a estrada ou parte desta ao transitto publico, os juros correspondentes ao respectivo capital serão pagos em presença dos balanços da receita e despeza do custeio da estrada em relação a cada semestre, exhibidos pela companhia dentro dos tres primeiros mezes do semestre seguinte e devidamente examinados pelos agentes do Governo; mas, a liquidação das contas será annual.

8. Logo que a renda liquida da estrada exceder a 8 %, calculada em relação ao capital reconhecido pelo Governo como empregado na estrada, o excedente desta renda, sejam ou não distribuidos dividendos, será repartido igualmente entre o Governo e a companhia, até que aquelle seja reembolsado da quantia total que houver pago a titulo da garantia de juros de que trata a clausula 5.

9. Ficam fixados á Companhia os seguintes prazos para estudo e construcção da linha ferrea:

1º. revisão dos estudos, construcção e abertura do trafego publico da segunda secção, até 31 de dezembro de 1917.

2º. seis mezes para iniciar a construcção da primeira e terceira secções que deverão ser construidas simultaneamente, fazendo-se em ambas o total minimo de 60 kilometros por anno;

3º. concluida a primeira secção, proseguirá a construcção da terceira á razão de 40 kilometros por anno, pelo menos.

4º. O prazo a que se refere o n. 2 da clausula precedente, fica suspenso enquanto durar a actual, crise financeira; cessada

que seja esta, a juizo do Governo, este, com antecedencia nunca inferior a seis mezes, dará conhecimento á Companhia do dia em que o dito prazo começará a correr.

CAPITULO II

DAS SECÇÕES DE LINHA FERREA SEM GARANTIA DE JUROS

11. A Companhia fica obrigada a iniciar dentro de seis mezes, a contar da conclusão da terceira secção, e a concluir respectivamente dentro de cinco e dous annos, a contar da data marcada neste contracto para o inicio da construcção, o prolongamento de Chambioaz a Santa Maria (4ª secção) e o ramal de Tocantins (5ª secção), correndo exclusivamente, e sem excepção, por conta da Companhia, todas as indemnizações e mais despesas exigidas pela dita construcção.

CAPITULO III

DISPOSIÇÕES COMMUNS A TODOS AS SECÇÕES DA ESTRADA

SECÇÃO I

Favores concedidos á Companhia

12. A Companhia gosa em relação a todas as secções da estrada de sua concessão, enumeradas na clausula 2, dos seguintes favores:

1º, privilegio para construcção, uso e goso da referida estrada pelo prazo de sessenta (60) annos, a contar de 28 de julho de 1910;

2º, direito de desapropriar, na forma da legislação em vigor, os terrenos, predios e bemfeitorias, do dominio particular, que forem precisos para o leito da estrada, estações, armazens e outras dependencias especificadas nos estudos definitivos;

3º, ficando de nenhum effeito a isenção de direitos aduaneiros de que gosava a companhia pelos seus contractos anteriores, esta pagará, a contar da vigencia do presente, a taxa de 12 % *ad valorem* sobre todos os materiaes que importar para serem applicados na construcção de suas linhas. Cessará o favor desde que se prove que a Companhia alienou, por qualquer titulo, sem que precedesse licença ao Ministro da Viação e Obras Publicas e pagamento dos respectivos direitos, objectos importados com a concessão da referida taxa de 12 %. E, além disso, a Companhia fica sujeita a recolher aos cofres publicos a importancia dos direitos sobre os objectos e as multas comminadas nos regulamentos fiscaes;

4º, preferencia, em igualdade de condições, para lavra de minas nos terrenos de dominio da União, situados na zona privilegiada, sendo expresso em contracto especial o numero de datas

que o Governo julgar conveniente conceder, bem como as condições a que deva ficar sujeita a Companhia.

Parapho unico. Além dos favores especificados nesta clausula, goza tambem a Companhia, de conformidade com o decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, em relação ao trecho de estrada de Alcoçaba á Praia da Rainha, da cessão gratuita dos terrenos devolutos e nacionaes, e bem assim dos comprehendidos nas sesmarias e posses, resalvadas as indemnizações que forem de direito em uma zona maxima de 20 kilometros para cada lado do eixo da linha de que se trata, comtanto que a área total de taes terrenos não exceda á que corresponder á média de 10 kilometros para cada lado da extensão do referido trecho.

I, a Companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de cincoenta (50) annos, a contar de 16 de outubro de 1890, sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados ao findar aquelle prazo.

II, a Companhia se obriga a delimitar, antes da conclusão das obras das linhas com garantia de juros, os terrenos que deverá utilizar, de accôrdo com este parapho e o numero anterior, sob pena de perder o direito aos que não tiver demarcado dentro do referido prazo.

SECÇÃO II

Da zona privilegiada

13. Até 28 de julho de 1970 o Governo não concederá outras estradas de ferro dentro de uma zona de vinte kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta.

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

Parapho unico. A zona urbana não é privilegiada.

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

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

SECÇÃO III

Da construcção das estradas e seu aparelhamento

15. Os trabalhos de construcção só poderão ser encetados com prévia autorização do Governo; devendo, para isso, ser submettidos á sua approvação os respectivos projectos, organizados em triplicata.

Paragrapho unico. Um dos exemplares dos projectos será devolvido á Companhia rubricado pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas.

16. Os projectos a que se refere a clausula antecedente constituirão os estudos definitivos, e deverão ser apresentados ao Governo em secções nunca menores de 100 kilometros, estendendo-se de estação a estação projectada, ou de um ponto obrigado a outro, salvo si este fór terminal de qualquer das linhas ou ramaes concedidos, podendo, entretanto, o Governo permittir que seja reduzida, em certos casos, a extensão daquellas secções.

17. Os estudos definitivos de cada secção constarão dos documentos seguintes:

1º. Planta geral da linha e um perfil longitudinal com indicação dos pontos obrigados de passagem. O traçado será indicado por uma linha vermelha e continua sobre a planta geral, na escala de 1 por 4.000, com indicação dos raios de curvatura, e a configuração do terreno representada por meio de curvas de nível equidistantes de tres metros; e, bem assim, em uma zona de oitenta metros, pelo menos, para cada lado, os campos, mattas, terrenos pedregosos, e sempre que fór possível, as divisas das propriedades particulares, as terras devolutas e as minas.

Nessa planta serão indicadas as distancias kilometricas, contadas do ponto de partida da estrada de ferro, a extensão dos alinhamentos rectos e, bem assim, a origem, a extremidade, o desenvolvimento, o raio e sentido das curvas. O perfil longitudinal será na escala de 1:400 para as alturas e de 1:4.000 para as distancias horizontaes, mostrando respectivamente por linhas pretas e vermelhas o terreno natural e as plataformas dos cortes e aterros; indicará por meio de tres linhas horizontaes, traçadas abaixo do plano de comparação:

I, as distancias kilometricas, contadas a partir da origem da estrada de ferro;

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

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

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

2º, perfil transversal na escala de 1:200 em numero sufficiente para o calculo do movimento de terras;

3º, projecto de todas as obras de arte necessarias para o estabelecimento da estrada, suas estações e dependencias e abastecimento de agua ás locomotivas, incluindo os typos geraes que forem adoptar os.

Estes projectos compor-se-hão de projecções horizontaes e verticaes e de secções transversaes e longitudinaes, na escala de 1:200:

4º, plantas de todas as propriedades que fór necessario adquirir por meio de desapropriação;

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

6º, tabella da quantidade das excavações necessarias para executar-se o projecto, com indicação da classificação provavel e bem assim das distancias médias do transporte;

7º, tabella dos alinhamentos e dos seus desenvolvimentos, raios das curvas e inclinações e extensão das declividades;

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

9º, tabella dos preços compostos e elementares em que se basear o orçamento;

10º orçamento da despeza total do estabelecimento da estrada, dividido nas seguintes classes:

I, estudos definitivos e locação da linha;

II, movimento de terras;

III, obras de arte especiaes;

V, superstructuras das pontes;

VI, via permanente;

VII, estações e edificios, orçada cada uma separadamente, com os accessorios necessarios, officinas e abrigos de machinas e de carros;

VIII, material rodante, mencionando-se especificadamente o numero de locomotivas e de vehiculos de todas as classes;

IX, telegrapho electrico;

X, administração, direcção e conducção dos trabalhos de construcção;

11º, relatório geral e memoria descriptiva, não somente dos terrenos atravessados pelo traçado da estrada, mas tambem da zona mais directamente interessada, sendo nelles expostos, com a possível exactidão:

a) a estatistica da população e da producção;

b) o trafego provavel da estrada;

c) o estado e a fertilidade dos terrenos atravessados e sua aptidão, para as diversas culturas;

d) as riquezas mineraes e florestaes;

e) os terrenos devolutos;

f) a possibilidade e a conveniencia do estabelecimento de nucleos coloniaes;

g) os caminhos convergentes á estrada de ferro ou os que convier construir;

h) os pontos mais convenientes para estações.

Paragpho unico. Além dos planos e mais desenhos de caracter geral, a que se refere esta clausula, a Companhia submeterá á approvação da fiscalização, trinta dias antes do inicio dos res-

peclivos trabalhos, os de detalhes necessarios á construcção dos edificios e obras de arte da estrada, taes como: pontes, viaductos, pontilhões, boeiros e tunneis; considerando-se approvados por omisão, si, passado aquelle prazo, a Companhia não tiver solução da fiscalização e sendo a Companhia obrigada a executar quaesquer modificações que ella tenha exigido, sob pena de não ser levada á conta do seu capital a importancia das obras executadas sem as ditas modificações.

18. A estrada será de via singela, mas terá os desvios e linhas auxiliares necessarios para o desenvolvimento dos trens.

§ 1°. A distancia entre as faces internas dos trilhos será de um metro, augmentada da sobrelargura nas curvas e da folga necessaria para o perfeito rolamento dos vehiculos.

§ 2°. As dimensões do perfil transversal serão sujeitas á approvação do Governo.

§ 3°. As valetas longitudinaes terão as dimensões e declives necessarios para dar prompto escoamento ás aguas.

§ 4°. A inclinação dos taludes dos cortes e aterros será fixada em vista da altura destes e da natureza do terreno.

19. A estrada será dividida em secções de serviço de locomotivas, procurando-se, em cada uma dellas, uniformizar as condições technicas, de modo a effectuar-se o melhor aproveitamento da força dos motores.

§ 1°. Procurar-se-ha dar ás curvas o maior raio possivel, sendo o raio minimo de 150 metros, quando fôr indispensavel para evitar obras de custo excepcional.

§ 2°. As curvas dirigidas em sentido contrario deverão ser separadas por uma tangente de 40 metros pelo menos.

§ 3°. A declividade maxima será de 2 %, limite que só será attingido em casos excepcionaes, de modo, porém, que nunca seja excedido este valor de 2 % na rampa ficticia obtida pela combinação da declividade e da curvatura.

§ 4°. Nos tunneis e nas curvas de pequeno raio se evitará o mais possivel o emprego de fortes declividades.

§ 5°. Sobre as grandes pontes e viaductos metallicos, bem como á entrada dessas obras, se procurará não empregar curvas de pequeno raio ou as fortes declividades.

§ 6°. As rampas, contra-rampas e patamares serão ligados por curvas verticaes de raios e desenvolvimento convenientes. Toda rampa seguida de contra-rampa será separada desta por um palamar de 100 metros pelo menos.

§ 7°. As paradas e estações serão situadas sobre porção de linha em recta e de nivel.

§ 8°. A Companhia se obriga a uniformizar as condições technicas do trecho já construido com as estabelecidas nesta clausula, antes da terminação do prazo para a conclusão de todas as linhas com garantia de juros.

20. A Companhia executará todas as obras de arte e fará todos os trabalhos necessarios paga que a estrada não crie obsta-

culo algum ao escoamento das águas, e para que a direcção das outras vias de comunicação existentes só receba as modificações indispensáveis, préviamente autorizadas pelo Governo.

§ 1°. Os cruzamentos com as ruas ou caminhos publicos poderão ser superiores, inferiores ou, quando absolutamente não se possam fazer por outro modo, de nivel, construindo, porém, a Companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessarias, e ficando tambem a seu cargo as despezas com os signaes e guardas que forem precisos para as cancellas, durante o dia e a noite. Terá, nesse caso, a Companhia o direito de alterar a direcção das ruas ou caminhos publicos com o fim de melhorar os cruzamentos ou diminuir o seu numero, precedendo licença do Governo, e, quando fôr de direito, do município, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção.

§ 2°. Em todos os cruzamentos superiores ou inferiores com as vias de comunicação ordinaria, o Governo terá o direito de marcar a altura dos vãos dos viaductos, a largura destes e a que deverá haver entre os parapeitos em relação ás necessidades da circulação da via publica que ficar inferior.

§ 3°. Nos cruzamentos de nivel haverá cancellas ou barreiras para vedarem, durante a passagem dos trens, a circulação da via ordinaria, si esta fôr nas proximidades das povoações ou tão frequentada que se torne necessaria esta precaução, a juizo do Governo, que poderá tambem exigir uma casa de guarda, sempre que o julgar necessario; e os trilhos serão collocados sem saliencia nem depressão sobre o nivel da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embarçarem a circulação de quaesquer vehiculos.

§ 4°. O eixo da estrada de ferro não deverá fazer com o da via de comunicação ordinaria um angulo menor de 45°.

§ 5°. A Companhia executará igualmente as obras necessarias á passagem das águas utilizadas para abastecimento ou para fins industriaes ou agricolas, e permittirá que, com identicos fins, taes obras se effectuem em qualquer tempo, desde que dellas não resulte damno á propria estrada.

§ 6°. A estrada não poderá impedir ou embarçar a navegação dos rios ou cânaes, devendo, por isso, as pontes ou viaductos ter a devida capacidade.

21. Nos tunneis, assim como nos viaductos inferiores, deverá haver um intervallo livre, nunca menor de 1m.50, de cada lado dos trilhos, e no interior dos tunneis, nichos de abrigo, de distancia em distancia.

Parapho unico. As aberturas dos poços de construcção e ventilação dos tunneis serão guarnecidas de um parapeito de alvenaria de dous metros de altura, e não podendo ser feitas nas vias de comunicação existentes.

22. A Companhia empregará materiaes de boa qualidade na execução de todas as obras, e seguirá sempre as prescripções da arte de modo a obter construcções perfeitamente solidas.

§ 1º. O systema e as dimensões das fundações das obras de arte serão fixados por occasião da respectiva execução, tendo em attenção a natureza do terreno e as pressões supportadas, por accordo entre a Companhia e o Governo, sendo a estrada obrigada a administrar osapparelhos e pessoal necessarios ás sondagens e fincamentos de estacas de ensaio, etc.

§ 2º. Na superstructura das pontes, as vigas de madeira só poderão ser empregadas provisoriamente, devendo ser substituidas por vigas metalicas logo que o Governo exija, e o emprego de ferro fundido em longarinas não será tolerado.

§ 3º. Antes de entregues á circulação, todas as obras de arte serão experimentadas, fazendo-se passar e repassar sobre ellas, com diversas velocidades; e, depois, estacionar algumas horas, um trem composto de locomotivas ou, em falta destas, de carros de mercadorias, quanto possivel carregados, corredo todas as despesas por conta da Companhia.

§ 4º. Si, durante a execução, ou ainda depois da terminação dos trabalhos, se verificar que qualquer obra não foi executada conforme as regras da arte, poderá o Governo exigir da Companhia a sua demolição ou reconstrução, total ou parcial, ou fazel-a por administração, á custa da mesma.

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

§ 1º. As estações conterão: sala de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas de agua, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarque de animaes, balanças, relógio, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas.

§ 2º. Os edificios das estações e paradas terão dimensões correspondentes á sua importancia, mobílias apropriadas e, do lado da linha, uma plataforma coberta, para embarque e desembarque de passageiros.

§ 3º. O Governo poderá exigir que a Companhia faça nas estações e paradas, os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, do commercio e industria.

24. O Governo reserva-se o direito de fazer executar, pela Companhia ou por conta della, durante o prazo da concessão, as alterações e obras novas cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego.

25. Um anno depois de concluida a construcção de cada uma das secções de que trata o paragrapho unico da clausula 2, a Companhia entregará ao Governo uma planta cadastral de cada uma dessas secções, bem como uma relação dos edificios e obras de arte, e um quadro demonstrativo do custo da mesma, e bem assim de toda e qualquer alteração ou aquisição ulterior, á medida, que forem sendo feitas.

26. O trem rodante compor-se-ha de locomotivas, alimentadores (*tenders*), carros de primeira e segunda classes para passageiros, carros dormitorios, carros restaurantes, carros especiaes para

o serviço do correio, vagões de mercadorias, inclusive os de gado e lastro, vagões frigoríficos, e finalmente vagões para a condução de ferro, madeira, etc., indicados no orçamento approved pelo Governo.

§ 1º. Todo o material será construído com os melhoramentos e commodidades que houver o progresso introduzido no serviço de transportes por estradas de ferro, e segundo o typo que fôr adoptado, de accordo com o Governo, podendo este prohibir o emprego do material que não preencha estas condições.

§ 2º. A Companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente á extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada e que, a juizo do Governo, deva ser aberta ao tráfego publico. Si nestas secções o trafego exigir, a juizo do Governo maior numero de locomotivas, carros de passageiros e vagões do que proporcionalmente lhes cabiam, a Companhia será obrigada, dentro de seis mezes depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo, e della sciente, a augmentar, na proporção julgada conveniente e necessaria pelo Governo, o numero de locomotivas, carros de passageiros, vagões, comprehendidos os vagões frigoríficos, os destinados exclusivamente ao transporte do gado em pé, e mais material.

§ 3º. A Companhia incorrerá na multa de 2:000\$ a 5:000\$000 por demora além dos seis mezes que lhe forem concedidos para o augmento do trem rodante referido no paragrapho precedente; e si, passados mais seis mezes, o dito augmento não tiver sido feito, o Governo fornecerá aquelle material por conta da Companhia, podendo descontar o seu custo das prestações da garantia de juros.

27. A Companhia obriga-se a construir depositos frigoríficos nos pontos iniciais da estrada, nos pontos de cruzamentos com outras estradas de ferro ou de rodagem e em outros pontos mais convenientes ao movimento de exportação das grandes productoras, a juizo do Governo.

28. A Companhia entregará ao Governo, sem indemnização alguma, logo que inaugurar o trafego de cada secção de estrada, uma das linhas telegraphicas que é obrigada a construir em toda a extensão das estradas, responsabilizando-se ella pela guarda dos fios, postes e apparatus electricos pertencentes ao Governo.

SECÇÃO IV

Da conservação das Estradas e seu material rodante

29. A companhia é obrigada a conservar com cuidado, durante todo o tempo da concessão, e a manter em estado de poderem perfeitamente preencher o seu destino, tanto as estradas de ferro e suas dependencias, como o material rodante, correndo exclusivamente, e sem excepção, por conta della, todas as despezas e indemnizações motivadas pela referida conservação.

§ 1º. Verificada inobservancia desta clausula, a fiscalização marcará prazos para a execução dos serviços necessarios em ordem, a assegurar a boa conservação das estradas e a regularidade do trafego e, si a Companhia deixar de executar os referidos serviços

dentro dos respectivos prazos, incorrerá em multa, sendo-lhe marcados novos prazos pela fiscalização.

§ 2º. Decorridos os novos prazos de que trata o paragrapho precedente, si a Companhia continuar em falta, poderá o Governo declarar a caducidade do contracto ou executar os ditos serviços por conta da Companhia, deduzindo o respectivo custo dos primeiros juros garantidos que houver de pagar. Na falta de garantia de juros, a renda bruta das estradas responderá por este custo.

SECÇÃO V

Do trafego das estradas

30. A Companhia submeterá á approvação do Governo, antes do começo do trafego de cada secção ou trecho e posteriormente no principio de cada exercicio financeiro do Governo, o quadro dos seus empregados e respectivos vencimentos, dependendo igualmente qualquer alteração posterior de autorização e approvação do mesmo.

31. A Companhia será obrigada a transportar constantemente em suas estradas, com cuidado, exactidão e presteza, os passageiros e suas bagagens, mercadorias, animaes e valores que para esse fim lhe forem entregues, mediante os preços e condições fixados nas respectivas tarifas e regulamento dos transportes que, propostos pela Companhia, forem approvados pelo Governo, resalvado o disposto no § 4º da clausula seguinte, correndo por conta della, exclusivamente, e sem excepção, todas as despesas e indemnizações motivadas pelo trafego das mesmas estradas.

32. Todo o systema ferro-viario da Companhia ficará sujeito ao mesmo regimen de tarifas, que serão differenciaes para todos os transportes, revistas de tres em tres annos, pelo menos, e cujos preços não poderão exceder os que, ao tempo da revisão, corresponderem aos transportes pelos meios ordinarios.

§ 1º. Logo que a renda liquida das estradas, em dous annos consecutivos, exceder a 12 % do capital reconhecido (clausula 46), o Governo terá o direito de exigir que sejam reduzidas as tarifas de transporte, devendo a redução effectuar-se principalmente por meio de tarifas differenciaes para os grandes percursos e para os generos destinados á lavoura e á exportação.

§ 2º. Além das tarifas geraes de que trata esta clausula, poderá a Companhia adoptar, com prévia approvação do Governo, tarifas especiaes e a preço fixo.

§ 3º. As tarifas approvadas serão affixadas, ou postas á disposição do publico, devidamente impressas, em todas as estações, devendo entrar em vigor dentro dos sessenta dias seguintes á publicação official da sua approvação, sendo o primeiro dia da sua execução annuciado com oito dias, pelo menos, de antecedencia, por meio de avisos expostos nas estações e publicados em jornaes de grande circulação nas regiões servidas pelas estradas.

§ 4º. Desde que, chegada a época de revisão das tarifas, não haja a Companhia tomado a iniciativa da proposta, poderá o Go-

verno exigil-a, marcando prazo para a sua apresentação; e se dentro deste prazo, não houver a Companhia submittido o projecto de revisão, o Governo terá o direito de mandar applicar provisoriamente as tarifas que julgar convenientes até que comecem a vigorar, na fórma do paragrapho anterior, as que forem estabelecidas por accôrdo com a Companhia.

33. A Companhia poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas, mas de modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja.

§ 1º. Esta baixa de preços se fará effectiva, com prévio consentimento do Governo, sendo o publico avisado pela forma pre-scripta no § 3º da clausula 32.

§ 2º. A proposta da Companhia sobre a redução dos preços considerar-se-ha approvada por omissão, si o Governo deixar de pronunciar-se a seu respeito dentro dos 90 dias seguintes á entrega da respectiva petição á fiscalização.

§ 3º. Si a Companhia rebaixar os preços das tarifas, sem aquelle prévio consentimento, poderá o Governo tornar a mesma redução extensiva a todos os transportes pertencentes á mesma classe da tarifa.

§ 4º. Os preços assim reduzidos não tornarão, em caso algum, a ser elevados sem autorização expressa do Governo, avisando-se o publico pela forma estabelecida no § 3º da clausula 32.

34. A Companhia obriga-se a transportar em suas estradas:

§ 1º. Gratuitamente:

a) os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos agrarios;

b) as sementes, os adubos chimicos e as plantas enviadas por autoridades federaes, estaduais e municipaes, ou sociedades agricolas, para serem gratuitamente distribuidos pelos lavradores, e os animaes reproductores, bem como os objectos destinados a exposições e feiras de interesse publico;

c) as malas do Correio e seus conductores, o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material, bem como quaesquer sommas de dinheiro pertencentes ao Thesouro Federal ou ao Estado; sendo os transportes do serviço postal effectuados em carros ou compartimentos, especialmente adaptados para esse fim;

d) o pessoal da fiscalização do Governo, quando em serviço na estrada, sua bagagem e objectos do mesmo serviço.

§ 2º. Com abatimento de 50 % sobre os preços da tarifa geral:

a) as autoridades, escollas policiaes e suas respectivas bagagens, quando forem em diligencia;

b) munição de guerra e qualquer numero de soldados do Exército e da Guarda Nacional, ou da Policia, com seus officiaes e respectivas bagagens, quando mandados a serviço do Governo a qual-

quer parte da linha, por ordem do mesmo Governo ou dos Presidentes dos Estados ou de quaesquer outras autoridades para esse fim devidamente autorizadas;

c) todos os generos de qualquer natureza que sejam pelo Governo Federal ou Estadual enviados para attender aos soccorros publicos exigidos pela secca, inundações, peste, guerra ou outra calamidade publica; bem como os materiaes destinados a serviços publicos de aguas e esgotos, installações hydro-electricas eapparelhos aperfeçoados para a industria agricola, pecuaria e mineira.

§ 3°. Com abatimento de 15 % sobre a mencionada tarifa:

a) todos os mais passageiros e cargas do Governo Federal ou dos Estados, não especificadas acima,

b) os materiaes que se destinarem ás obras publicas dos municipios servidos pelas estradas;

c) os materiaes que se destinarem á construcção e custeio das linhas de simples concessão (clausula 2, paragrapho unico, letra b).

§ 4°. A Companhia poderá conceder, a juizo de sua administração, transporte gratuito ou a preço reduzido ao pessoal das estradas e suas familias, bem como aos indigentes; e em outros casos estabelecidos no regulamento respectivo approved pelo Governo.

§ 5°. Além dos casos previstos nesta clausula não haverá transporte gratuito na estrada, salvo para os materiaes que se destinarem á construcção e custeio das linhas com garantia de juros (clausula 2, paragrapho unico, letra a).

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

Paragrapho unico. O Governo, si assim o preferir, poderá occupar, temporariamente, na sua totalidade ou em parte, as estradas de ferro, mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação, ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou á média da renda liquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

36. Dependerão de approvação do Governo os horarios dos trens de passageiros e mixtos, cuja vigencia será annunciada com oito dias de antecedencia.

Paragrapho unico. A Companhia fica obrigada a tomar as providencias que forem necessarias, a juizo do chefe de fiscalização, para que os horarios approved tenham exacto cumprimento.

37. O trafego não poderá ser interrompido, total ou parcialmente, salvo caso de forza maior, a juizo do Governo; e si fôr por mais de quinze (15) dias consecutivos por motivo não justificado, a juizo do Governo, poderá este, pelo tempo excedente, impôr á Companhia uma multa por dia de interrupção igual a trinta por cento (30 %) da renda bruta que tiver sido verificada na mesma data do anno anterior, na estrada ou trecho desta de

tráfego interrompido, e restabelecer este por conta da Companhia, occupando, para esse fim, a mesma estrada, na sua totalidade ou em parte.

Paragrapho unico. Si a Companhia não puder tomar de novo a si o tráfego, no prazo de tres mezes, contados do primeiro dia da interrupção, o Governo tem o direito de declarar caduco o contracto, nos termos da clausla 48.

38. Salvo autorização especial do Governo, concedida sempre a titulo provisorio, não poderá a Companhia empregar lenha como combustível nas estradas.

39. Não poderá a Companhia, quando o Governo o julgar conveniente, recusar-se a estabelecer:

a) tráfego e percursos mutuos e tarifas differenciaes reciprocas com as empresas de viação-ferrea a que fôr applicavel;

b) tráfego mutuo com as empresas de navegação e o telegrapho nacional.

§ 1º. A Companhia sujeitará á approvação do Governo os accórdos para este fim realizados com as empresas interessadas.

§ 2º. A Companhia obriga-se a aceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco das suas estradas de ferro e das que pertencerem a outra empresa; ficando entendido que qualquer accórdio, entre ellas ajustado, não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e á modificação destas, si as considerar offensivas ao interesse publico.

SECÇÃO VI

Da colonização

40. A Companhia obriga-se a fazer o reflorestamento das margens de suas linhas e a promover a povoação das terras marginaes, ou proximas ás estradas, de accórdio com o estabelecido na clausula seguinte.

41. O povoamento das terras marginaes ou proximas ás estradas devera ser emprehendido e activado pela Companhia independente de qualquer iniciativa do Governo Federal ou dos Estados, de associações ou de particulares,

§ 1º. O povoamento efectuar-se-ha mediante a localização definitiva de familias de immigrants, habituadas a trabalhos de agricultura ou de industria agro-pecuaria, como proprietarios de lotes regularmente medidos e demarcados, situados á margem ou dentro da zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada, formando nucleos ou linhas coloniaes, isto é estradas de rodagem ladeadas de lotes.

§ 2º. A escolha das localidades mais apropriadas aos nucleos obedecerá a prévio estudo de todas as circumstancias essenciaes ao seu desenvolvimento, áttendendo especialmente á benignidade do

clima e salubridade; abundancia, qualidade e distribuição das aguas; condições orographicas, natureza e fertilidade das terras e sua aptidão productiva; extensão em matias, capociras, campos e culturas; área disponível e tudo quanto seja de interesse para mais proveitosa collocação de immigrants estrangeiros.

§ 3°. A escolha das localidades, feita pela Companhia, fica sujeita a estudo e informação do respectivo engenheiro chefe da fiscalização, exame e acceitação do Governo Federal.

§ 4°. O plano geral, comprehendendo a divisão das terras em lotes, área destes, estradas de rodagem e caminhos vicinaes por construir, e typos de casas para immigrants, será submettido pela Companhia á approvaçãõ do Governo Federal e executado na conformidade do que fór approvedo, sob pena de não serem prestados os auxilios e favores de que trata o § 17 da presente clausula.

§ 5°. As terras necessarias para os nucleos ou linhas coloniaes serão adquiridas pela Companhia, por compra, concessão ou accôrdo com os Estados ou com os proprietarios, podendo, quando necessario, realizar-se a desapropriação, de accôrdo com a disposição constante do n. XIII, lettra b, do art. 35 da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906.

§ 6°. Em cada lote, nas proximidades da casa de morada, a Companhia fará preparar o terreno para as primeiras culturas.

§ 7°. Sempre que, a juizo do Governo Federal, a situação do nucleó ou a quantidade de lotes ruraes exigir o preparo de uma séde ou futura povoação, a Companhia fundal-a-ha, com os competentes lotes urbanos e segundo o plano approvedo.

§ 8°. A proporção que os lotes ruraes, forem ficando promptos e servidos por viação regular, serão localizadas as familias de immigrants.

§ 9°. A Companhia manterá, pelos meios mais convenientes ao seu alcance, um serviço de propagañda no exterior para a venda dos lotes, devidamente demarcados e preparados, a immigrants exercitados em trabalhos de agricultura ou industria agro-pecuaria, em ordem a, nos mesmos, virem estabelecer-se.

§ 10. O Governo Federal poderá autorizar ou promover por sua conta, a introdução de immigrants destinados aos nucleos, concedendo passagem desde o porto do paiz de origem até ao porto de destino, bem como os meios de desembarque, hospedagem e transporte até a estação mais proxima do nucleó.

§ 11. O serviço de localização, inclusive auxilios para o primeiro estabelecimento, correrá a expensas da Companhia, que deverá fornecer aos immigrants recém-chegados ferramentas e instrumentos, e proporcionar-lhes sempre que não houver inconveniente, trabalhos a salario na estrada ou nas proximidades do lote, afim de se tornar facil a manutenção dos mesmos, fazendo-lhes, quando preciso, adiantamentos em generos alimenticios ou em moeda, até a primeira colheita.

§ 12. Os lotes ruraes, com as hemeitorias que tiverem, serão vendidos aos immigrants, mediante pagamento á vista ou a prazo.

§ 13. O preço dos lotes e das casas e as condições de pagamento dependem de aprovação do Governo Federal, que se reserva a faculdade de exercer acção fiscal sobretudo quanto fôr de interesse para a prosperidade dos colonos e relativo aos direitos que lhes são garantidos.

§ 14. A Companhia fica obrigada a facilitar o transporte dos productos coloniaes, concedendo abatimento ou redução de fretes na razão de 50 % das tarifas em vigor, durante cinco annos, a contar da data do estabelecimento da primeira familia em lote do nucleo colonial, cuja fundação se realizar nas condições deste contracto, ou fôr emprehendida pela União ou pelos Estados, por associações ou por particulares, com a localização de immigrants estrangeiros, como proprietarios.

§ 15. A Companhia proporcionará aos immigrants localizados todos os meios ao seu alcance, para melhor beneficiamento dos productos, animando a criação e o incremento de pequenas industrias; promoverá o estabelecimento de escolas de instrução primaria e profissional gratuita e de campos de experiencia e demonstração, e constituirá templos para o culto religioso professado pelos immigrants.

§ 16. Os immigrants estrangeiros, como os nacionaes, gosarão de inteira liberdade dentro da lei e nenhum genero de cultura, de commercio, ou industria, lhes será vedado; desde que não seja contrario á segurança, á saude e aos costumes publicos.

§ 17. O Governo concederá, a titulo de auxilio, os seguintes premios á Companhia, si effectuar, com regularidade, a localização de immigrants, como proprietarios, nos termos deste contracto:

1º, até 200\$, por casa construida em lote rural, uma vez que seja de typo officialmente approved e pertença á familia de immigrants;

2º, por familia de immigrants, introduzida do estrangeiro, á custa da Companhia, não já residente no paiz, localizada em lote rural;

a) até 100\$, quando a familia contar seis mezes de localizada;

b) até 200\$, quando a familia estiver ha um anno localizada e houver desenvolvido a cultura ou criação, com animo de continuar;

3º, até 5.000\$ por grupo de 50 lotes ruraes, occupados por familias de immigrants, que, no mesmo nucleo, e dentro de dous annos após effectiva localização, houverem recebido os titulos definitivos de propriedade dos respectivos lotes.

§ 18. Quando os immigrants não forem introduzidos do estrangeiro á custa da Companhia, obriga-se ella a localizal-os nas mesmas condições dos que houver introduzido, mediante a concessão dos premios dos ns. 1 e 3 do paragrapho antecedente.

§ 19. E' licito á Companhia obter dos Estados interessados quaesquer outros favores e auxilios, além dos que constam no paragrapho 17.

§ 20. A Companhia sujeita-se ás medidas regulamentares instituídas ou mandadas observar pelo Governo Federal, em bem do serviço de colonização.

§ 21. O Governo Federal obriga-se a solicitar dos governos estaduais cessão gratuita á empresa das terras devolutas marginaes ou proximas á estrada, para serem colonizadas nos termos deste contracto.

§ 22. Os auxilios prestados á Companhia pelo Governo Federal, para o povoamento das terras comprehendidas na zona privilegiada da estrada, serão limitados na medida dos recursos para este fim consignados no orçamento.

§ 23. A Companhia apresentará, para cada secção de 100 kilometros de estrada, o plano geral de organização de cinco nucleos coloniaes, tendo no minimo cada um 100 lotes ruraes apropriados á agricultura ou á industria agro-pecuaria. Os prazos para preparo e constituição definitiva destes nucleos serão de dous annos, a contar da data da approvação dos estudos definitivos de cada trecho pelo Governo.

§ 24. Por falta de cumprimento do disposto no paragrapho anterior, o Governo imporá á Companhia a multa de 20:000\$000 e o dobro na reincidencia.

SECÇÃO VII

Da fiscalização do Governo

42. A fiscalização das estradas e dos serviços será feita pelo Governo, por intermedio dos competentes funcionarios, de conformidade com a respectiva legislação.

§ 1°. O Governo poderá, a todo tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construção, afim de verificar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade, bem como, durante o prazo da concessão, inspecionar o estado das linhas, suas dependencias e materia rodante.

§ 2°. A Companhia concorrerá annualmente para as despesas da fiscalização de toda a estrada com a quantia de 35:000\$, que será recolhida ao Thesouro Nacional em prestações semestraes adiantadas até o dia 30 do primeiro mez do semestre a que correspondem.

§ 3°. Emquanto não fôr iniciada a construção da 1ª secção da estrada, a importancia a que se refere o paragrapho anterior será de 18:000\$ annuaes, a contar de 1 de janeiro de 1917.

§ 4°. Os engenheiros fiscaes terão nas estradas os meios de transporte de que houverem mistér para o bom exercicio da fiscalização.

Em caso de descarrilamento ou outro qualquer accidente, a Companhia fica obrigado a dar immediato conhecimento do facto ao engenheiro fiscal da secção respectiva, facilitando-lhe todos os meios de transporte para o local, afim de que possa o mesmo

funcionario ajuizar das causas que determinaram o descarrilamento ou accidente.

43. A Companhia fica obrigada a cumprir as disposições vigentes do regulamento de 26 de abril de 1857 e do decreto numero 10.204, de 30 de abril de 1913, e bem assim quaesquer outras da mesma natureza, que foram ou vierem a ser decretadas para a semestre anterior, abrangendo as despesas de custeio, convenientes nos transportes de animaes, uma vez que as referidas disposições não sejam contrarias ás clausulas do presente contracto.

Paragrapho unico. A Companhia obriga-se igualmente:

a) a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros e documentos, assim da receita e despeza de custeio das estradas e seu movimento, como das despesas a serem levadas á conta de capital das mesmas estradas;

b) a entregar, até o ultimo dia do segundo mez de cada semestre, á fiscalização do Governo, um relatório circunstanciado do estado dos trabalhos de construcção e da estatística do trafego no semestre anterior, abrangendo as despesas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercaderias que houver transportado, com declaração das distancias médias por ellas percorridas; e, bem assim, da receita de cada uma das estações e das estatísticas de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelo para as informações que a Companhia ha de apresentar-lhe regularmente;

c) a prestar com brevidade e exactidão todos os mais esclarecimentos e informações que, em relação ao trafego da mesma estrada, lhe forem reclamados pela fiscalização do Governo, ou quaesquer outros agentes deste, devidamente autorizados.

SECÇÃO VIII

Das tomadas de contas .

44. As tomadas de contas, para os fins do presente contracto, serão feitas semestralmente, pela forma estabelecida nas leis ou instruções geraes do Governo.

45. Para os trabalhos de construcção vigorará a tabella de preços de unidades, approvada pelo Governo; e para o material fixo e rodante importado, quer para a construcção, quer para a conservação, melhoramento e trafego das estradas, vigorará o preço das respectivas facturas.

Paragrapho unico. Nas conversões do ouro em papel, e vice-versa, será adoptado o cambio médio do semestre, certificado pela Camara Syndical dos Corretores do Rio de Janeiro.

46. O capital reconhecido das estradas, para os effeitos deste contracto, será constituído pela somma de todas as despesas que, devidamente verificadas e approvadas pelo Governo, nos termos deste contracto, foram ou vierem a ser, pela Companhia realizadas com a construcção das estradas, aquisição do respectivo material

fixo, rodante e outros, linhas telegraphicas, compra de terrenos, indemnizações de bemfeitorias, e bem assim quaesquer outras feitas antes e depois de começados os trabalhos de construcção das mesmas estradas até a sua conclusão e acceitação definitiva e entrega ao transito publico.

47. Constituem despezas de custeio das estradas todas que se fizerem com o trafego, reparos e conservação do material rodante, officinas, estações e mais dependencias e, bem assim, com o leito e obras de arte das estradas.

§ 1º. Os quadros dos empregados da Companhia e as tabellas dos respectivos vencimentos serão sujeitos á approvação do Governo.

§ 2º. Será considerada como *receita* ou *renda bruta* da estrada, a somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes, arrecadadas pela Companhia; e como *saldo* ou *renda liquida*, a differença entre a renda bruta e a somma das despezas de custeio.

§ 3º. A receita será demonstrada com os bilhetes de passagem, guias e recibos de fretes e, em geral, de quaesquer rendas ordinarias, extraordinarias ou eventuaes. Fica bem entendido que, para os efeitos do ajuste de contas, considerar-se-hão arrecadadas ou recebidas as rendas desde que houverem sido emittidos os bilhetes ou despachadas as cargas consignadas nas vias.

§ 4º. A Companhia é obrigada a ter pagos em épocas regulares os operarios, assim de suas empreitadas como dos differentes serviços das linhas em trafego.

SECÇÃO IX

Das penalidades

48. O contracto caducará de pleno direito e assim será declarado por acto do Governo, independentemente de interpellação ou acção judicial, sem que a Companhia tenha direito a indemnização alguma, em cada um dos seguintes casos, além dos previstos nas clausulas 29, 37 e 75:

1º), si fôr excedido qualquer um dos prazos estipulados neste contracto, relativos a inicio, construcção e conclusão das obras, ou deixar de ser construida a extensão minima fixada para cada anno, nos termos das clausulas 9 e 14;

2), si os trabalhos de construcção forem interrompidos, sem consentimento do Governo, por mais de tres mezes consecutivos;

3º), si forem empregados nos trabalhos da estrada operarios em numero tão reduzido que demonstre, a juizo do Governo, desidia da Companhia na execução do contracto ou intenção de não cumpril-o;

4º), no caso de multas repetidas pela infracção da mesma clausula do contracto.

49. Verificada a caducidade do contracto em qualquer dos casos a que se refere a clausula precedente, cessarão o privilegio

e a garantia de juros, conservando apenas a Companhia, pelo prazo estabelecido na clausula 53, a concessão da via-ferrea que estiver em trafego e a propriedade das obras construidas no trecho não inaugurado. Nesse caso será facultado ao Governo conceder a outra empreza os mesmos favores consignados no contracto, ou outros com direito de desapropriação das obras acima referidas para todo o trecho ainda não entregue ao trafego.

50. Pela inobservancia de qualquer das clausulas precedentes, para a qual não se tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr multas de 300\$ até 5:000\$ e o dobro nas reincidencias.

51. A Companhia ficará constituida em mora, *ipso-jure*, e por isso obriga ao pagamento dos juros de 9 % ao anno, si, dentro do prazo estipulado no § 3º da clausula 42, não recolher ao Thesouro Nacional as quotas para a fiscalização de que trata a mesma clausula. Caberá ao Governo o direito de, vencido o semestre e não estando satisfeita a referida quota, descontar-a, com os seus juros de mora, da primeira prestação da garantia de juros que houver de ser paga á Companhia.

§ 1º. Serão igualmente descontadas da garantia de juros, com os respectivos juros de mora de 9 %, as importancias das multas estipuladas no contracto, assim como as despezas que, de accordo com o mesmo, forem feitas pelo Governo por conta da Companhia, si dentro de 10 dias, a contar da data da notificação, não forem recolhidas aos cofres publicos.

§ 2º. Na falta da garantia de juros responderá por todos esses pagamentos a renda bruta da estrada.

SECÇÃO X

Do resgate e reversão das estradas

52. O Governo terá o direito de resgatar as estradas de que trata este contracto, posteriormente ao dia 28 de julho de 1940, sendo o respectivo preço determinado, na falta de accordo, pelo termo médio da renda liquida do ultimo quinquennio, e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que ao tempo se acharem; não podendo, todavia, o dito preço ser inferior ao capital garantido, nos termos da clausula 4, si o resgate se effectuar antes de 28 de julho de 1970.

Si o resgate se effectuar depois de expirado o prazo do privilegio, em 28 de julho de 1970, o Governo só pagará á Companhia o valor das obras e material no estado, em que se acharem, contanto que a somma que tiver de despender não exceda ao que se tiver effectivamente empregado na construcção da estrada (clausula 46).

§ 1º. A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica.

§ 2º. A presente clausula só é applicavel nos casos ordinarios, não abrangendo o direito de desapropriação por utilidade publica, que tem o Governo.

53. As estradas de ferro, comprehendendo as estações, officinas, depositos e mais edificios, dependencias e bemfeitorias, e todo o materia fixo e rodante, bem como o material em ser do almoxarifado, preciso para os differentes misteres do trafego e correspondente ás necessidades de um trimestres, reverterão para o dominio da União, sem indemnização alguma, findo o prazo de noventa (90) annos, contados de 28 de julho de 1910.

§ 1º. Na época fixada para a reversão, as estradas de ferro e suas dependencias deverão achar-se em bom estado de conservação.

§ 2º. Si a conservação fôr descuidada no ultimo quinquennio da concessão, o Governo terá o direito de confiscar a receita e empregar-a naquelle serviço.

54. Fica entendido que, nos casos de resgate ou encampação das estradas pelo União, será levado em conta o tempo já decorrido do prazo de noventa annos, marcado na clausula 53, para a respectiva reversão; de modo que a indemnização devida á Companhia corresponda precisamente ao periodo que restar para perfazer os noventa annos estipulados na mesma clausula.

SECÇÃO XI

Disposições diversas

55. Não poderá a Companhia, por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer commercio na zona das estradas; sendo esta prohibição extensiva a todos os seus directores, empreiteiros, sub-empreiteiros, tarefeiros e empregados de qualquer denominação ou categoria.

Parapho unico. Na prohibição desta clausula não se comprehendem, porém, os generos alimenticios e outros objectos destinados aos fornecimentos do pessoal da construção, nem os materiaes e utensilios da mesma construção.

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

PARTE III

DA VIAÇÃO FLUVIAL

CAPITULO I

DAS LINHAS FLUVIAES

57. As linhas fluviaes a que se refere o n. II da clausula 2 do presente contracto são as seguintes:

a) linha do Baixo Tocantins:

1. de Belém a Cametá;

2. de Cametá a Patos.

e) linha do alto Tocantins:

- 1, de Praia da Rainha a Imperatriz;
- 2, de Imperatriz á Povoação de Sant'Anna, acima da corredeira do mesmo nome;
- 3, de Sant'Anna á cachoeira do Funil de Baixo;
- 4, de Todos os Santos a Porto Nacional ou Palma.

c) linha do Araguaya:

- 1, de S. João do Araguaya á Cachoeira Grande;
- 2, de Santa Maria a Leopoldina ou Itayacú, no Rio Grande.

d) linha do Rio das Mortes.

58. A Companhia obriga-se a executar os seguintes serviços de navegação regular, cuja séde será na cidade de Belém, Estado do Pará:

a) linha do Baixo Tocantins:

1º, na primeira secção (Belém-Cametá), uma viagem semanal de ida e volta, com escalas por Abaeté e Sempre Viva;

2º, na segunda secção (Cametá-Patos), uma viagem quinzenal, de ida e volta, com escalas por Boa Esperança, São Benedicto, Almeida, Sant'Anna, Mocajuba, Baião, S. Joaquim, Xininga e Juary.

Provisoriamente, e até a abertura do trafego da linha ferrea no trecho comprehendido entre Cametá e Alcobaça, essas duas secções serão fundidas em uma só, com vinte e quatro viagens annuaes, no mínimo, de ida e volta, e com as mesmas escalas de ambas, terminando em Alcobaça ou Patos, conforme o permittir, a juizo da Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial, as condições de navegabilidade do rio.

As viagens acima referidas serão distribuidas durante o anno, de maneira que se faça pelo menos uma viagem de ida e volta em cada mez.

b) linha do Alto Tocantins:

1, na primeira secção (Praia da Rainha-Imperatriz), uma viagem mensal de ida e volta, com escalas posteriormente estabelecidas, prolongando-se essas viagens até onde permitta o estado do rio, acima da cidade de Imperatriz;

2, na segunda secção (Imperatriz-Sant'Anna), uma viagem mensal, de ida e volta, durante os mezes em que o permittirem as condições do rio, com escalas por Porto Franco e Boa Vista.

3, na terceira secção (Sant'Anna-Funil de Baixo), uma viagem mensal de ida e volta, com escalas por Carolina, Pedro Afonso e Porto Franco do Rio do Somno.

4, na quarta secção (Todos os Santos-Porto Nacional), uma viagem mensal de ida e volta, em correspondencia com as viagens da terceira secção, com as escalas posteriormente estabelecidas, devendo as viagens ser prolongadas até Palma, quando, a juizo do Governo, as condições do rio o permittirem.

Provisoriamente, e até que seja entregue ao transitto publico o ramal entre a linha ferrea principal e o rio Tocantins, a segunda e a terceira secções serão fundidas em uma só, com as mesmas escalas de ambas, ficando a Companhia somente obrigada a executar o serviço de navegação, nesta secção provisoria, bem como na quarta secção, enquanto o permittirem as condições do rio, no trecho entre Imperatriz e Sant'Anna.

c) linha do Araguaya:

1, na primeira secção (S. João de Araguaya-Cachoeira Grande), uma viagem mensal de ida e volta, em correspondencia com viagens da linha do Alto Tocantins, com escala por Conceição;

2, na segunda secção (Santa Maria-Leopoldina), uma viagem mensal de ida e volta, com escalas posteriormente estabelecidas.

d) linha do rio das Mortes, uma viagem mensal de ida e volta, entre a confluencia desse rio com o Araguaya e o ponto desse rio onde as condições de navegabilidade o permittirem, sendo taes viagens feitas em correspondencia com as do rio Araguaya.

Paragrapho unico. Além das escalas determinadas nesta clausula e das que, de futuro, serão estabelecidas pelo Governo para as diversas linhas, por occasião de ser inaugurado o respectivo trafego poderá o Governo, de accôrdo com a Companhia, na vigencia do contracto, estabelecer outras, supprimil-as ou substituil-as pelas que mais convenham aos interesses geraes, não havendo, em caso algum, augmento de despeza para os cofres publicos.

59. A Companhia obriga-se a continuar sem interrupção o serviço da linha do Baixo Tocantins, em caracter provisorio, de accôrdo com a lettra a da clausula 58, até iniciar o serviço estabelecido no presente contracto, o que deverá ser feito dentro dos seguintes prazos:

a) secção principal de Belém a Cameté e auxiliar de Cameté a Patos logo que se dê a inauguração do trafego do trecho de estrada de ferro entre Cameté e Alcobaca;

b) todas as linhas do Alto Tocantins e primeira secção da linha do Araguaya, seis mezês após a inauguração da segunda secção da Estrada de Ferro do Tocantins (Alcobaca ao kilometro 100).

A Companhia obriga-se, dentro do mesmo prazo, a ligar a linha ferrea ás de navegação, por meio de uma estrada carroçavel construida á sua csula e que vá ter a Jatobal ou outro ponto mais conveniente acima da cachoeira de Itaboca. Igualmente obriga-se a ligar, pelo mesmo modo e no mesmo prazo, a terceira e quarta secções da linha do Alto Tocantins, entre Funil de Baixo (ponto

terminal da terceira secção) e Todos os Santos (ponto inicial da quarta secção).

Desde essa época deverá ser mantida, em character provisório, navegação entre Jatobal e Praia da Rainha, a qual cessará quando a linha ferrea attingir esta ultima localidade, passando então a ser feita a navegação definitiva tal como se acha estipulado na clausula 58;

c) segunda secção da linha do Araguay (Santa Maria-Leopoldina), 30 dias depois de inaugurado o trecho de estrada de ferro entre Chambioaz e Santa Maria.

d) linha do Rio das Mortes, quando for determinado pelo Governo, depois da inauguração da segunda secção da linha do Araguay, devendo o serviço de navegação ser effectuado em correspondencia com o da mesma segunda secção.

60. A Companhia se obriga a augmentar na proporção julgada conveniente e necessaria pelo Governo não só o numero de viagens estipuladas na clausula 58 como tambem o material fluctuante empregado, desde que, a juizo do Governo, seja reconhecida a necessidade pelas exigencias ou desenvolvimento do trafego; não havendo, em caso algum, augmento de despeza para os cofres publicos.

61. Continúa ser permittida a franca navegação nos trechos contractados, de toda e qualquer embarcação extranha á Companhia sem que esta tenha o direito de oppor-lhes obstaculos ou cobrar pedágios.

CAPITULO II

DA SUBVENÇÃO E OUTRAS VANTAGENS

62. Pelos serviços de navegação pagará o Governo á Companhia as seguintes subvenções, já concedidas nos contratos anteriores e até 1930, de accordo com o decreto n. 8.123, de 28 de julho de 1910:

a) pelas linhas do Baixo Tocantins, 30:000\$ annuaes;

b) pelas linhas do Alto Tocantins, 60:000\$ annuaes;

c) pelas linhas do Araguay, 60:000\$ annuaes, sendo 30:000\$ pela primeira secção e 30:000\$ pela segunda secção.

§ 1º. Os pagamentos destas subvenções serão feitos no Thezouro Nacional ou na Delegacia Fiscal no Estado do Pará, mensalmente, segundo o numero de milhas effectivamente navegadas, mediante requerimento acompanhado dos attestados comprobatorios da realização do serviço, passados pelo fiscal do Governo, nos quaes será determinado o numero de milhas navegadas.

§ 2º. O preço da milha navegada será o quociente da subvenção de cada linha dividido pelo total de milhas a navegar annualmente na mesma linha.

§ 3º. As subvenções relativas ás linhas do Alto Tocantins e do Araguay se farão effectivas relativamente a cada uma das

ditas linhas, a contar da data em que fôr estabelecida a navegação respectiva.

63. A Companhia gosa em relação ás linhas fluviaes, de que trata este contracto, dos seguintes favores:

1º. Ficando de nenhum effeito a isenção de direitos aduaneiros de que gosava a Companhia pelos seus contractos anteriores, esta pagará, a contar da vigencia do presente, a taxa de 12 % *ad valorem* sobre todos os materiaes que importar para serem applicados no estabelecimento de suas linhas. Cessará este favor desde que se prove que a Companhia alienou, por qualquer titulo, sem que precedesse licença do Ministro da Viação e Obras Publicas e pagamento dos respectivos direitos, objectos importados com a concessão da referida taxa de 12 %. E, além disso, a Companhia fica sujeita a recolher aos cofres publicos a importancia dos direitos sobre os objectos e as multas comminadas nos regulamentos fiscaes;

§ 2º. Preferencia em igualdade de condições, para a concessão de novos factores do Governo Federal e para o serviço de navegação de que trata o presente contracto.

§ 3º. Os navios e lanchas empregados no serviço contractual gosarão dos privilegios e isenções de paquetes, depois de oficialmente incorporados á frota da Companhia, ficando, porém, sujeitos aos regulamentos da marinha mercante e navegação de cabotagem, capitancias de portos, saude, policia e alfandega.

CAPITULO III

DO MATERIAL FLUCTUANTE

64. Os vapores e lanchas a vapor ou a gazolina empregados no serviço contractual obrigatorio deverão ser em numero sufficiente para garantir a sua precisa regularidade.

§ 1º. Nas linhas do Baixo Tocantins deverão ser empregados vapores de calado compativel com o regimen do rio e com as necessidades do trafego; nas demais linhas poderão ser empregados vapores de pequeno calado ou lanchas movidas a vapor ou a gazolina.

§ 2º. Os vapores de passageiros não poderão levar a reboque lanchões, chatas, botes ou quaesquer outras embarcações.

§ 3º. Em qualquer caso, porém, o typo do material fluctuante empregado nas linhas contractuaes obligatorias será submettido á approvação do Governo, devendo as unidades possuir todos os melhoramentos modernos, referentes ao transporte de passageiros e cargas, compatíveis com o serviço que vão executar; deverão possuir, sem excepção, apparatus de filtração de agua, apparatus sanitarios aperfeiçoados e sufficientes e apparatus contra incendio, todos em perfeito estado de funcionamento.

§ 4º. As condições dos vapores ou lanchas que a contractante tenha de empregar no serviço e venha a adquirir ou mandar construir serão verificadas pela Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial, afim de serem acceitos ou não pelo Governo, não

podendo a Companhia empregar material fluctuante algum sem essa formalidade.

§ 5º. Nessa occasião, a Companhia apresentará os documentos relativos a esses vapores ou lanchas exigidos pela portaria de 2 de outubro de 1912, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, afim de serem aquelles incorporados officialmente á sua frota para os effeitos do contracto.

§ 6º. Dos navios que actualmente possui a contractante, só poderão ser accetos para executar o serviço contractual os que, a juizo do Governo satisfizerem as condições exigidas nesta clausula, ficando a Companhia obrigada a executar as modificações necessarias para adaptal-os ao seu destino ou a substituil-os.

CAPITULO IV

DO TRAFEGO DAS LINHAS FLUVIAES

65. As viagens de cada uma das linhas de navegação constantes da clausula 58 serão feitas com partidas fixas; os dias de sahida dos vapores, a demora nos portos de escala e prazo das viagens de ida e volta serão fixados de accôrdo com o fiscal do Governo e sujeitos á approvação do inspector federal de viação Maritima e Fluvial, dentro do prazo de 30 dias que preceder a data do inicio do serviço em cada uma das linhas.

§ 1º. Os prazos de demora nos portos contar-se-hão do momento em que os vapores fundearem.

§ 2º. Nas agencias servidas por estação telegraphica, os comandantes dos vapores serão obrigados a communicar á agencia immediata, para conhecimento do publico, a hora da sahida dos vapores e a data possivel da chegada.

§ 3º. A Companhia enviará, tambem, afim de serem submetidas á approvação do Governo, dentro do mesmo prazo acima alludido, as tabellas de distancia entre os portos das diversas linhas constantes da clausula 58, para os effeitos da clausula 74, § 2º.

§ 4º. A Companhia obriga-se a publicar, no "Diario Official", á sua custa, as tabellas de que trata a presente clausula.

66. A Companhia será obrigada a transportar constantemente nas suas linhas, com cuidado, exactidão e presteza, os passageiros e suas bagagens, mercadorias, animaes e valores que para esse fim lhe forem entregues, mediante os preços e condições fixados nas respectivas tabelas de fretes e passagens e regulamento dos transportes que, propostos pela Companhia, forem approvados pelo Governo, ressalvado o disposto no § 2º da clausula seguinte, correndo por conta della, exclusivamente e sem excepção, todas as despezas e indemnizações motivadas pelo trafego.

Paraphrasso unico. A tabella de generos e artigos vendidos a bordo aos passageiros dependerá de approvação da Inspectoria Federal de Viação Maritima e Fluvial.

67. Todas as linhas de navegação ficarão sujeitos ao mesmo regimen de tarifas, que serão differenciaes para todos os transpor-

tes, revistas de tres em tres annos, e cujos preços não poderão em caso algum exceder, nas linhas do Baixo Tocantins, aos das tarifas actualmente em vigor nessa linha, e nas linhas a estabelecer no Alto Tocantins, Araguaya e rio das Mortes, os dos transportes por meios ordinarios.

§ 1º. As tabellas approvadas serão affixadas, ou postas á disposição do publico, devidamente impressas, em todas as agencias, devendo entrar em vigor dentro dos 60 dias seguintes á publicação official da sua approvação, sendo o primeiro dia da sua execução annuciado com oito dias, pelo menos, de antecedencia, por meio de avisos expostos nas agencias e publicados em jornaes de grande circulação nas zonas servidas pelas linhas, além da prévia publicação integral das tabelas á custa da Companhia, no "Diario Official".

§ 2º. Desde que, chegada a época de revisão das tarifas, não haja a Companhia tomado a iniciativa da proposta, poderá o Governo exigil-a, marcando prazo para a sua apresentação; e, si, dentro deste prazo, não houver a Companhia submettido o projecto de revisão, o Governo terá o direito de mandar applicar provisoriamente as tarifas que julgar convenientes até que comecem a vigorar, na forma desta clausula, as que forem estabelecidas por accôrdo com a Companhia.

68. A Companhia obriga-se a transportar gratuitamente em seus vapores ou lanchas:

1º. quaesquer valores remettidos por ordem do Governo da União ou dos Estados em que trafegarem os seus vapores ou lanchas;

2º, as malas do Correio, as quaes poderão ser acompanhadas de um empregado da respectiva repartição, com direito á passagem de re e comedorias, livre de toda a despeza; correndo tambem por conta da Companhia o embarque e o desembarque das malas;

3º, os inspectores e os fiscaes do Governo quando viajarem em serviço, quer nas viagens contractuaes, quer nas extraordinarias, com direito á passagem de 1ª classe e comedorias;

4º, as sementes e plantas enviadas pelo Governo ou pelos Presidentes dos Estados, para serem gratuitamente distribuidas pelos lavradores;

5º, os objectos remettidos á Secretaria da Viação e Obras Publicas ou a quaesquer repartições a ella annexas e os destinados a exposições officiaes ou autorizadas pelo Governo.

Paragrapho unico. O transporte da força publica ou escolta conduzindo presos terá o abatimento de 50 % sobre os preços ordinarios, em geral qualquer transporte por conta do Governo Federal ou dos Estados servidos pelas linhas da companhia, o abatimento de 30 %.

69. Nas estações da Companhia terá o Governo o direito de exigir um compartimento com as necessarias accomodações para a agencia do Correio, e poderá nomear o mesmo empregado da Companhia para o logar de agente, si assim fór conveniente ao serviço publico.

70. Os explosivos e inflammaveis não poderão ser recebidos ou transportados em vapores ou lanchas de passageiros.

71. Em qualquer tempo, durante o prazo do presente contracto, o Governo terá o direito de tomar a frete ou a comprar, compulsoriamente, os vapores da Companhia, ficando esta obrigada a fazer o serviço constante da clausula 58 com os vapores de que puder dispôr, sendo no prazo de 12 mezes substituidos os que forem comprados.

Paragraphe unico. O preço do fretamento será regulado pela média do rendimento da embarcação durante o ann, anterior á data do fretamento; o preço da compra não excederá de 90 % do valor da embarcação, no ultimo balanço.

72. A Companhia obriga-se quando o Governo o julgar conveniente, a estabelecer trafego mutuo com as estradas de ferro e emprezas de navegação que vierem a qualqur dos portos de escala ou de inicio das varias linhas de navegação a que se refere o presente contracto.

§ 1º. Os accórdos que para esse fim a companhia realizar com as emprezas interessadas serão submettidos á approvação do Governo.

§ 2º. A Companhia obriga-se a acceitar como definitiva e sem recurso a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao estabelecimento e condições do trafego mutuo; ficando entendido que qualquer accôrdo ajustado não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e á modificação destas, si as considerar offensivas ao interesse publico.

CAPITULO V

DA FISCALIZAÇÃO DAS LINHAS FLUVIAES

73. A fiscalização dos serviços de navegação será feita pelo Governo por intermedio dos competentes funcionarios, de conformidade com a respectiva legislação.

Paragraphe unico. A Companhia concorrerá annualmente para as despesas da fiscalização dos serviços fluviaes com a quantia de 3:600\$, que será recolhida ao Thesouro Nacional em prestações semestras adiantadas até o dia 30 do primeiro mez do semestre a que correspondem.

74. A Companhia fica obrigada a cumprir todos os regulamentos ou actos expedidos ou que vierem a ser expedidos, referentes e applicaveis ao serviço de navegação que lhe é concedido e que não contrariem as presentes clausulas.

§ 1º. Além das vistorias exigidas pela legislação em vigor, ficam os vapores e demais embarcações da Companhia sujeitos ás que forem julgadas necessarias, a juizo do fiscal do Governo.

§ 2º. A Companhia obriga-se igualmente:

a) a entregar, até o ultimo dia do primeiro mez de cada trimestre, ao fiscal do Governo, um relatorio circunstanciado da es-

tatística do tráfego no trimestre anterior, abrangendo a receita e despesa dos vapores, convenientemente especificadas; o movimento de passageiros e cargas com o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias transportadas, quer nas linhas subvencionadas, quer nas linhas extra-contractuaes, podendo o Governo, quando o entender conveniente, indicar modelo para as informações que a Companhia ha de apresentar-lhe regularmente.

b) a prestar, com brevidade e exactidão todos os mais esclarecimentos e informações que, em relação ao tráfego das linhas, lhe forem reclamados pela fiscalização do Governo, ou quaesquer outros agentes deste, devidamente autorizados.

CAPITULO VI

DAS PENALIDADES

75. O contracto caducará de pleno direito e assim será declarado por acto do Governo, independentemente de interpeção ou acção judicial, sem que a Companhia tenha direito a indemnização alguma e perdendo a caução de que trata a clausula 78, em cada um dos seguintes casos, além dos previstos nas clausulas 29, 37 e 48.

1º, si fôr excedido qualquer um dos prazos estipulados neste contracto, relativos ao inicio de navegação;

2º, si houver interrupção de viagem em qualquer uma das linhas, por prazo excedente a 90 dias;

3º, no caso de muitas repetidas pela infracção da mesma clausula do contracto.

76. Pela inobservancia das clausulas do presente contracto, si não fôr provada causa de força maior, a juizo do Governo, a Companhia ficará sujeita ás seguintes multas:

1º, de quantia igual á importancia que teria de receber, si deixar alguma das viagens estipuladas neste contracto;

2º, de 300\$ a 500\$ si a viagem começada não fôr concluida caso em que a Companhia não terá direito á respectiva subvenção; si, porém, a viagem fôr interrompida por motivo de força maior, a juizo do Governo, não será imposta a multa, sendo apenas paga a subvenção devida ao numero de milhas efectivamente navegadas, calculado pela derrota entre o ponto inicial da viagem e o ponto em que tiver sido interrompida;

3º, de 100\$ a 300\$, por prazo de 12 horas que exceder á hora fixada para sahida dos vapores dos portos iniciaes e das respectivas escalas. Esse prazo será contado somente quando a demora for maior de tres horas;

4º, de 100\$ a 200\$, por dia de demora na chegada dos vapores;

5º, de 200\$ a 400\$, pela demora na entrega das malas postaes ou seu máo acondicionamento;

6º, de 300\$ a 500\$, por infracção ou inobservancia de qualquer das clausulas do presente contracto, para a qual não haja multa especial.

Paragrapho unico. As multas serão impostas pela Inspectoria Federal de Viação Marítima e Fluvial, por proposta dos seus fiscaes, com recurso para o Ministerio da Viação e Obras Publicas, e deverão ser pagas na Delegacia Fiscal do Thesouro no Estado do Pará, dentro do prazo de 10 dias, a contar da data da expedição da respectiva guia, ou descontadas da primeira quota da subvenção que Companhia tenha a receber.

CAPITULO VII

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

77. Não poderá a Companhia, por si, agentes, empregados ou interpostas pessoas, exercer commercio na zona servida pelas linhas de navegação; sendo esta prohibição extensiva a todos os seus directores, empreiteiros e empregados de qualquer denominação ou categoria.

Paragrapho unico. Na prohibição desta clausula não se comprehendem os gêneros e artigos vendidos a bordo aos passageiros, de que trata o paragrapho unico da clausula 66.

78. Como garantia de execução do serviço de navegação de que trata o presente contracto, a Companhia depositará no Thesouro Nacional a quantia de 5:00\$, que será elevada a 10:000\$ e a 15:000\$, respectivamente, quando forem iniciados os serviços das linhas do Alto Tocantins e dos rios Araguaya e das Mortes.

79. O sello proporcional, a que está sujeito o presente contracto e relativo ás subvenções a que tiver direito a Companhia pelo serviço de navegação, será pago parceladamente sobre as importancias das ditas subvenções, por occasião do pagamento destas na repartição fiscal competente.

Rio de Janeiro, 1 de novembro de 1916. — A. Tavares de Lyra

DECRETO N. 12.251 — DE 1 DE NOVEMBRO DE 1916

Rescinde o contracto celebrado com João Alves de Oliveira para a construção do ramal de Abaeté da Estrada de Ferro Oeste de Minas e manda submeter a arbitramento a reclamação apresentada pelo mesmo contractante acerca da inexecução do referido contracto.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização conferida pelo art. 88 n. III da lei n. 3.089, de 8 de janeiro de 1916, e attendendo ao que requereu João Alves de Oliveira, decreta:

Artigo unico. Fica rescindido o contracto celebrado, em 10 de dezembro de 1912, com João Alves de Oliveira, para a construção do ramal de Abaeté da Estrada de Ferro Oeste de Minas e accordado o arbitramento entre o Governo, de uma parte, e o mesmo

contractante de outra parte, para harmonizar os interesses de ambos os contractantes acerca da inexecução do referido contracto, tudo de conformidade com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 1 de novembro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENGESLAU BRAZ P. GOMES.
A. *Tavares de Lyra.*

Clausulas a que se refere o decreto n. 12.251, desta data

I

Fica rescindido, de commum accôrdo, o contracto celebrado nos termos do decreto n. 9.858, de 6 de novembro de 1912, com João Alves de Oliveira, para a construção do ramal de Abaeté, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, desobrigado o dito contractante de ultimar a execução do mesmo contracto, registrado pelo Tribunal de Contas em 8 de abril de 1913, e cujas obras foram mandadas suspender por aviso do Ministerio da Viação e Obras Publicas, n. 2, de 17 de janeiro de 1914, sob o fundamento de não haver o Congresso Nacional concedido os creditos necessarios á construção do referido ramal.

II

Tanto o Governo Federal como João Alves de Oliveira ficam exonerados de qualquer responsabilidade que tenham reciprocamente, em relação ao dito contracto, salva as decorrentes do presente decreto.

III

Obrigam-se ambas as partes submeter a juizo arbitral a solução de todas as questões relativas á liquidação dos seus direitos e interesses para os fins da clausula I.

Será composto o tribunal arbitral do Sr. engenheiro José Pahlano de Jesus, apresentado pelo Governo Federal; do Sr. engenheiro José Luiz Mendes Diniz, apresentado por João Alves de Oliveira, e do Sr. Dr. Amaro Cavalcanti, escolhido por ambas as partes para desempatador.

IV

Aos arbitros serão presentes na Directoria Geral de Contabilidade do Ministerio todas as peças do processo existentes na Secretaria de Estado, referentes aos actos acima mencionados, bem

assim quaesquer memorias e documentos que sejam apresentados pelas partes ou que sejam por elles solicitados. Os arbitros darão o seu laudo dentro de 30 dias, a contar daquelle em que houver começado o exame dos papeis. Na hypothese de não chegarem a accôrdo, terão mais 15 dias para lavrarem os seus respectivos laudos, prazo que tambem terá o desempatador para proferir o seu.

V

Ambas as partes obrigam-se a acatar e cumprir o laudo definitivo que fôr proferido, abrindo mão de qualquer recurso que possa ser interposto.

VI

Versará o arbitramento sobre os seguintes pontos:

a) si cabe a João Alves de Oliveira direito a ser indemnizado pelo facto de haver o Governo mandado suspender, como fez, as obras do ramal de Abaeté, contractadas com o mesmo, nos termos do decreto n. 9.858, de 6 de novembro de 1912;

b) no caso affirmativo, em quanto deve importar a indemnização, examinando-se as allegações sobre despezas feitas, prejuizos soffridos e lucros cessantes.

VII

Si a União for cõndemnada, no caso da letra b), da clausula VI, o pagamento será effectuado em titulos papel, ao par.

VIII

Qualquer que seja o resultado do arbitramento, será restituída a João Alves de Oliveira a caução de 20:000\$ por elle feita no Thesouro Nacional para garantir a execução do contracto e o respectivo reforço, no total de 2:168\$428, retidos nos pagamentos decorrentes dos avisos ns. 1.406, de 29 de abril e 2.843, de 30 de setembro de 1914.

IX

Esgotados os prazos a que se refere a clausula IV, sem que tenha sido proferido o laudo definitivo, fica sem effeito o contracto decorrente destas clausulas.

Rio de Janeiro, 1 de novembro de 1916. — A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.252 — DE 1 DE NOVEMBRO DE 1916

Rescinde o contracto celebrado com o engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto para a construcção do ramal de Itapecerica a Formiga, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, e manda submeter a arbitramento a reclamação apresentada pelo mesmo contractante acerca da inexecução do referido contracto.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando da autorização conferida pelo art. 88, n. III, da lei numero 3.089, de 8 de janeiro de 1916, e attendendo ao que requereu o engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, decreta:

Artigo unico. Fica rescindido o contracto celebrado, em 7 de março de 1913, com o engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, para a construcção do ramal de Itapecerica a Formiga, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, e accórdado o arbitramento entre o Governo, de uma parte, e o mesmo contractante, de outra parte, para harmonizar os interesses de ambos os contractantes, acerca da inexecução do referido contracto, tudo de conformidade com as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro da Viação e Obras Publicas.

Rio de Janeiro, 1 de novembro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. *Tavares de Lyra.*

Clausulas a que se refere o decreto n. 12.252, desta data

I

Fica rescindido, de commum accórdo, o contracto celebrado, nos termos do decreto n. 9.971, de 30 de dezembro de 1912, com o engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, para a construcção do ramal de Itapecerica a Formiga, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, desobrigado o dito contractante de ultimar a execução do mesmo contracto, registrado pelo Tribunal de Contas em 25 de março de 1913, e cujas obras foram mandadas suspender por aviso do Ministerio da Viação e Obras Publicas, n. 2, de 17 de janeiro de 1914, sob o fundamento de não haver o Congresso Nacional concedido os creditos necessarios á construcção do referido ramal.

II

Tanto o Governo Federal como o engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, ficam exonerados de qualquer responsabilidade que tenham reciprocamente, em relação ao dito contracto, salvas as decorrentes do presente decreto.

III

Obrigam-se ambas as partes a submeter a juizo arbitral a solução de todas as questões relativas á liquidação dos seus direitos e interesses para os fins da clausula I. Será composto o tribunal arbitral do Sr. engenheiro José Luiz Baptista, apresentado pelo Governo Federal; do Sr. engenheiro Francisco Alvares Cordeiro de Araujo Feio, apresentado pelo engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, e do Sr. Dr. João Martins de Carvalho Mourão, escolhido por ambas as partes para desempatador.

IV

Aos arbitros serão presentes na Directoria Geral de Contabilidade do Ministerio todas as peças do processo existentes na Secretaria de Estado, referentes aos actos acima mencionados, bem assim quaesquer memoriaes e documentos que sejam apresentados pelas partes ou que sejam por ellas solicitados. Os arbitros darão o seu laudo dentro de 30 dias, a contar daquelle em que houver começado o exame dos papeis. Na hypothese de não chegarem a accôrdo, terão mais 15 dias para lavrarem os seus respectivos laudos, prazo que tambem terá o desempatador para proferir o seu.

V

Ambas as partes obrigam-se a acatar e cumprir o laudo definitivo que fôr proferido, abrindo mão de qualquer recurso que possa ser interposto.

VI

Versará o arbitramento sobre os seguintes pontos:

a) si cabe ao engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto direito a ser indemnizado pelo facto de haver o Governo mandado suspender, como fez, as obras do ramal de Itapeperica a Formiga, contractadas com o mesmo, nos termos do decreto n. 9.971, de 30 de dezembro de 1912;

b) no caso affirmativo, em quanto deve importar a indemnização, examinando-se as allegações sobre despezas feitas, prejuizos soffridos e lucros cessantes.

VII

Si a União fôr condemnada, no caso da letra b) da clausula VI, o pagamento será effectuado em titulos, papel, ao par.

VIII

Qualquer que seja o resultado do arbitramento, será restituída ao engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto a caução de 30:000\$

por elle feito no Thesouro Nacional para garantia da execução do contracto e o respectivo reforço retido nos pagamentos que lhe foram effectuados.

IX

Correndo no Juizo Federal da Segunda Vara desta Capital uma acção ordinaria movida á União pelo engenheiro Eduardo Alves da Silva Porto, sobre o mesmo objecto do arbitramento ora accordado, não poderão os arbitros proferir o seu laudo sem que lhes seja presente e junta ao processo a certidão da desistencia da dita acção, depois de homologada, pelo juiz.

X

Esgotados os prazos a que se refere a clausula IV, sem que tenha sido proferido o laudo definitivo, fica sem effecto o contracto decorrente destas clausulas.

Rio de Janeiro, 1 de novembro de 1916. — A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 218 — DE 5 DE NOVEMBRO DE 1916

Sobre pagamento da quota de arrendamento do 1º semestre de 1916, das linhas arrendadas a *Compagnie Auxiliaire*.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 218 — Rio de Janeiro, 5 de novembro de 1916.

Examinada a materia de vossos officios ns. 707/Z e 747/Z, de 26 de agosto e 5 de setembro do corrente anno, declaro-vos, para os devidos fins, que, attenta a circumstancia de ter sido, pelo presidente da Junta de Tomada de Contas do 1º semestre de 1916, referentes ás linhas arrendadas á *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, e após a effectuação dessa tomada de contas, expedida guia para pagamento da quota provisoria de arrendamento correspondente ao mesmo semestre, convem ser admitido o recolhimento das quantias inscriptas em tal guia.

Autorizando, por tal fórma no presente caso, a pratica geralmente seguida para o pagamento das quotas de arrendamento, desnecessario é tornar expresso que esta decisão não importa, de qualquer modo, em antecipar o julgamento que a este Ministerio cabe em relação á dita tomada de contas e, consequentemente em relação á totalidade do preço devido pela dita companhia relativamente ao arrendamento do 1º semestre de que se trata.

Declaro-vos, outrosim, que, diante do dispositivo claro e terminante do item 2º da clausula V do contracto celebrado em virtude do decreto n. 9.401, de 8 de novembro de 1914, não procede

a allegação da companhia de que, concluidos os melhoramentos estipulados na mesma clausula, torne a quota de arrendamento a ser regulada pela clausula III do referido contracto de 1911.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.258 — DE 9 DE NOVEMBRO DE 1916

Approva o projecto de uma ponte de 20 metros de vão, para o trecho de S. Luiz-Rosario, da Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias, e o respectivo orçamento, na importancia de 24:080\$000.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que propoz a Inspectoria Federal das Estradas, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados o projecto e orçamento, na importancia de 24:080\$000, de conformidade com os documentos que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, para a construção de uma ponte de 20 metros de vão, na estaca 731 mais 13, do trecho de S. Luiz-Rosario, da Estrada de Ferro S. Luiz a Caxias, em substituição do pontilhão de 5 metros de vão, para travessia do Igarapé da Rampa, incluídos nos estudos definitivos approvados pelo decreto n. 10.009, de 15 de janeiro de 1913.

Rio de Janeiro, 9 de novembro de 1916, 95^o da Independencia e 28^o da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 221 — DE 14 DE NOVEMBRO DE 1916

Autoriza a construção de diversas obras na Rede de Viação-Ferrea do Rio Grande do Sul.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2^a Secção — N. 221 — Rio de Janeiro, 14 de novembro de 1916.

Attendendo ao que requereu a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul, e de accordo com as informações a respeito prestadas em vosso officio n. 651/S, de 30 de outubro findo, de-

claro-vos, para os devidos fins, que, autorizo áquella companhia a construir, de conformidade com as plantas apresentadas, as seguintes obras:

Construcção de dous desvios na estação de Montenegro, orçados em 8:684\$207; augmento de linhas na estação de Pelotas Fluvial, linha de Cacequy a Rio Grande, orçado em 3:044\$467; construcção de um triangulo e de um desvio na estação de Restinga Secca, linha de Santa Maria a Porto Alegre, na importancia de 12:792\$870, contando que as respectivas despezas sejam realizadas por conta do custeio, devendo ser reconhecidas á vista de seus documentos comprobatorios, como facturas de fornecimento, talões de almoxarifado, etc., e folhas de pagamento do pessoal, tudo devidamente julgado pela fiscalização do respectivo districto, até o maximo representado pelos totaes dos alludidos orçamentos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.271 — DE 16 DE NOVEMBRO DE 1916

Proroga até 7 de abril de 1917 o prazo para a conclusão da construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha a Iguaba Grande.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a *Compagnie Générale des Chemins de Fer des Etats Unis du Brésil*, cessionaria do contracto de construcção e arrendamento do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha a Iguaba Grande, e tendo em vista as informações prestadas pela Inspectoria Federal das Estradas, decreta:

Artigo unico. Fica prorogado até 7 de abril de 1917, independente do pagamento das multas estipuladas na clausula XX do contracto celebrado em virtude do decreto n. 7.942, de 7 de abril de 1910, o prazo fixado no n. 3 da clausula VII do mesmo contracto e nos decretos ns. 10.132, 10.924 e 10.530, de 19 de março, 25 de junho e 29 de outubro de 1913; n. 10.754, de 11 de fevereiro de 1914, e n. 12.051, de 10 de maio do corrente anno, para a conclusão da construcção do prolongamento da Estrada de Ferro de Maricá, de Nilo Peçanha a Iguaba Grande.

Rio de Janeiro, 16 de novembro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 222 — DE 16 DE NOVEMBRO DE 1916

Declara que não poderão ser aceitas obras executadas pelo Companhia das Estradas de Ferro Norte do Brasil, sem aprovação prévia dos projectos.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 222 — Rio de Janeiro, 16 de novembro de 1916.

Chegando ao conhecimento deste ministerio, pelo vosso officio n. 654/S, de 30 de outubro proximo findo, que se acha em andamento a construção do trecho Alcobaça-Praia da Rainha da Estrada de Ferro do Tocantins, sem que a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil tenha submettido ainda á aprovação do Governo os planos e projectos que está realizando, declaro-vos, para os devidos fins, que todas as obras que tenham sido ou vierem a ser executadas nas condições alludidas não poderão ser aceitas pelo Governo para qualquer effeito contractual, especialmente em relação a prazos e reconhecimento da despeza para ser levada á conta de capital. Ficam desta fórma, ratificadas as instrucções que acerca das obras referidas, emprehendidas sem o requisito da aprovação prévia de seus projectos, expedistes á fiscalização daquella estrada e constam do vosso mencionado officio.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 224 — DE 18 DE NOVEMBRO DE 1916

Resolve sobre o local em que deve ser construida a estação inicial da Linha do Norte, E. F. Leopoldina..

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 224 — Rio de Janeiro, 18 de novembro de 1916.

Estando dependente de solução do Governo, conforme informastes em officio n. 96/S, de 11 de fevereiro do corrente anno, a escolha do local para a construção da estação inicial da *Leopoldina Railway Company*, a qual foi prevista na clausula II do decreto n. 7.479, de 29 de julho de 1909, declaro-vos, para os devidos effeitos, que, attentas as vantagens expostas pelo consultor tecnico, deste Ministerio, no seu parecer de 15 de novembro de 1911, publicado no *Diario Official* de 28 do mesmo mez, fica designado para a dita estação o local, nas proximidades da Estrada de Ferro Central do Brasil, em que se cruzam as ruas João Ricardo e Cajueiros, o qual já foi proposto pela referida companhia em agosto de 1912, como consta das informações transmittidas pelo vosso citado officio, e onde pretendeu ella, a principio, estabelecer uma estação intermediaria.

Em consequencia da presente decisão, providenciareis para que sejam submettidos a este Ministerio novos projectos relativos ao edificio da mesma estação e linha.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 225 — DE 20 DE NOVEMBRO DE 1916

Muda para "Papary", o nome da estação de S. José de Mipibú, da E. F. de Natal a Independencia.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 225 — Rio de Janeiro, 20 de novembro de 1916.

Attendendo á representação que me dirigiu a Intendencia Municipal de Papary, no Estado do Rio Grande do Norte, sobre a qual informastes em officio n. 668|S, de 13 do corrente, resolvo deferil-a, autorizando que se mude para o de Papary o nome da estação de S. José de Mipibú, da Estrada de Ferro de Natal a Independencia, de que é arrendataria a *The Great Western of Brasil Railway Company, Limited.*

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 228 — DE 24 DE NOVEMBRO DE 1916

Autoriza a cessão, por empréstimo, ao Estado de Santa Catharina, de material que pertenceu á Comissão de Estudos da Estrada de Ferro Santa Catharina.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 228 — Rio de Janeiro, 24 de novembro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, tendo em vista o pedido do Governador do Estado de Santa Catharina, de que tratam os seus officios ns. 149, de 21 de setembro ultimo, e 180 de 3 do corrente mez, e as informações prestadas em vosso officio n. 670|S, de 16 deste, autorizo a cessão, por empréstimo, ao dito Estado,

de material enumerado na relação junta, exceptuadas as cadernetas de nivelamento e secções transversaes, constantes da mesma, as quaes poderão ser entregues a título de simples cessão. A dita relação confere com a que veio annexa ao vosso mencionado officio.

O referido emprestimo, além da condição de que o material a ser entregue, nos devidos termos, será restituído dentro de trinta dias da data da respectiva requisição, fica subordinado ao compromisso, constante do officio n. 149 de que o dito Estado fornecerá a este Ministerio, caso venha delles a carecer, todos os levantamentos topographicos, coordenadas e mais trabalhos já executados, e os que o forem pela Commissão da Carta Itineraria do Estado.

Relação do material a que se refere o aviso n. 228, desta data:

3 transitos de Gurley; 3 bussulas prismaticas (sendo uma quebrada); 4 barracas de lona; 6 balisas; 2 miras fallantes; 30 cadernetas de nivelamento; 40 cadernetas para secções transversaes; 4 clinometros; 1 thermometro de maxima e minima; 1 estojo de desenho; 1 nivel de Gurley; reguas; 2 transferidores; 6 esquadros e uma mesa de desenho.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 229 — DE 25 DE NOVEMBRO DE 1916

Medição final da Estrada de Ferro Timbó a Propriá.

MINISTERIO DA VIAÇÃO DE OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 229 — Rio de Janeiro, 25 de novembro de 1916.

Tendo em consideração o que expuzestes em officio n. 761/S de 16 do corrente, sobre as irregularidades que invalidam a medição final, apresentada pelo respectivo engenheiro fiscal, dos trabalhos de construcção da Estrada de Ferro Timbó a Propriá, autorizo-vos a propôr os tres engenheiros dessa inspectoría que, de accôrdo com o vosso citado officio, devem constituir a commissão incumbida de normalizar a dita medição final.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 230 — DE 27 DE NOVEMBRO DE 1916

Autoriza a abertura ao trafego do trecho entre S. Pedro de Alcantara e Lavrinhas, da E. F. Goyaz.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 230 — Rio de Janeiro, 27 de novembro de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, e de accordo com a informação que prestastes por officio n. 690/S, de 24 do mez corrente, declaro-vos, para os devidos effeitos, que, mediante as seguintes condições, autorizo a abertura ao trafego provisório do trecho de 58 kilometros entre São Pedro de Alcantara e Lavrinhas, da mesma estrada, passando esta ultima estação a denominar-se Catiara:

1º, transformar o trecho de 250 metros em rampa de 3 %, existente no kilometro 230, por outro em que o declive fique reduzido a 2 %, maximo estabelecido no § 3º da clausula XVI do contracto;

2º, modificar o leito nos trechos em que foi empregada raio menor de 150 metros.

Fica, outrosim, approvedo o horario, proposto pela Companhia, cuja segunda via, devidamente rubricada, junto vos é devolvida.

De accordo com o contracto, cumpre que seja apresentado o quadro do pessoal necessario aos serviços do trafego do referido trecho.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 232 — DE 2 DE DEZEMBRO DE 1916

Autoriza a *Compagnie Auxiliaire* construir, na linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento, uma ponte de dez metros de vão.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 232 — Rio de Janeiro, 2 de dezembro de 1916.

Attendendo ao que requereu a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer au Brésil*, arrendataria da rede de viação ferrea do Rio Grande do Sul, e de acordo com as informações a respeito prestadas em vosso officio n. 673/S, de 16 de novembro proximo findo, declaro-vos, para os devidos fins, que autorizo aquella Companhia a construir, no kilometro 152 mais 600 da linha de Saycan a Sant'Anna do Livramento, de conformidade com o projecto apresentado, uma ponte de 10 metros de vão, cuja necessidade foi verificada por occasião de enchentes que destruíram a ponte, alli existente, e o aterro junto a ella.

Esta autorização é dada sob condição de que as respectivas despesas serão levadas á conta de custeio, devndo ser computadas pelo custo real dos materiaes e mão de obra, á vista de documentos comprobatorios, tudo devidamente julgado pela fiscalização do respectivo districto, até o máximo de 30:011\$587, representado pelo total do orçamento que acompanhou o requerimento da Companhia.

Junto vos são remettidas a segunda via do referido projecto, rubricada pelo director geral de Viação, e, bem assim, a do orçamento proposto.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.296 — DE 6 DE DEZEMBRO DE 1916

Consolida as disposições legais e regulamentares referentes a funcionarios publicos civis da União e dá outras providencias.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, tendo em vista a necessidade de consolidar todas as disposições legais e regulamentares referentes a funcionarios publicos civis da União estabelecendo ao mesmo tempo a esse respeito normas communs aos diversos departamentos da Administração Publica, decreta:

CAPITULO I

Das nomeações, promoções e exonerações

Art. 1º. O provimento dos cargos administrativos será feito mediante concurso, de accordo com as condições estabelecidas nos respectivos regulamentos.

Paraphratico unico. Sempre que os regulamentos forem omissoes será expedido decreto regulando o concurso.

Art. 2º. Não se comprehendem na disposição do artigo precedente os seguintes cargos, os quaes serão providos livremente pelo Governo, observados os requisitos legais ou regulamentares.

a) os de directores geraes da Secretaria de Estado, directores do expediente e da contabilidade dos Ministerios da Guerra e da Marinha, directores do Thesouro Nacional e procurador geral da Fazenda Publica;

b) os de directores ou chefes de repartições, ou serviços subordinados aos diversos ministerios;

c) os dos Gabinetes do Presidente da Republica e dos Ministros de Estado;

d) os de consultor geral da Republica e consultores juridicos ou technicos dos diversos ministerios;

e) os de representante do ministerio publico junto ao Tribunal de Contas e seus substitutos;

f) os de membros do ministerio publico federal;

g) os de thesoureiros, pagadores, fieis, almoxarifes, collectores e outros que dependam de fiança;

h) os de procuradores fiscaes das delegacias do Thesouro Nacional;

i) os de contadores, si não forem de accesso;

j) os de commissões ou serviços de character provisorio;

k) os que forem remunerados somente com gratificações ou diarias;

l) os de porteiros e ajudantes de porteiros, continuos ou correios e outros de natureza equivalente;

m) os de natureza technica ou profissional, si os regulamentos não exigirem o concurso entre os legalmente, habilitados.

Art. 3º. As primeiras nomeações dependentes de concurso só podem ter logar para os cargos de categoria menos elevada e serão feitas interinamente.

Parapho unico. No fim de um anno de exercicio, decontadas as faltas não justificadas, será o funcionario provido effectivamente, se revelar zelo e dedicacão ao serviço, sendo dispensado no caso contrario.

Art. 4º. Os cargos de categoria mais elevada serão providos por accesso dentre os funcionarios de categoria immediatamente inferior que exerçam logares da mesma natureza, sendo:

a) por merecimento, os de chefes ou directores de secção e sub-directores e os de contadores das delegacias fiscaes do Thesouro Nacional;

b) dois terços por merecimento e um terço por antiguidade, nos demais casos.

§ 1º. Quando se tratar de accesso por merecimento, o director ou chefe da repartição, ao communicar a vaga, deverá informar quaes os funcionarios que em sua opinião estão em condições de ser promovidos, juntando cópia dos respectivos assentamentos.

§ 2º. Para os effectos da letra b do presente artigo, a antiguidade que prevalece é a de effectivo exercido no cargo, descontadas as licenças por qualquer motivo e as faltas justificadas ou não.

Art. 5º. O nomeado ou promovido deverá tomar posse e entrar em exercicio dentro de 30 dias, contados da data da publicação do acto no *Diario Official*, podendo esse prazo ser prorogado pelo Ministro respectivo por igual tempo.

§ 1º. Se o nomeado ou promovido não residir na Capital Federal, o prazo será contado da data em que elle tiver communição official do acto.

§ 2º. Quando o funcionario fôr promovido para repartição situada em logar differente daquelle em que estiver servindo, o prazo será de 45 dias e poderá ser tambem prorogado por igual tempo.

§ 3º. O funcionario que se achar ausente, em commissão do governo ou em gozo de licença, poderá tomar posse por procuração.

§ 4º. O nomeado ou promovido, que não tomar posse dentro dos prazos mencionados no presente artigo, considera-se como tendo renunciado á nomeação ou promoção, lavrando-se o competente acto.

Art. 6º. As nomeações, promoções ou exonerações serão feitas:

a) por decreto, quando os vencimentos forem superiores a 7:200\$000;

b) por portaria do Ministro, quando forem superiores a réis 2:000\$000;

c) pelos directores ou chefes, nas repartições a seu cargo, quando forem iguaes ou inferiores a 2:000\$000.

§ 1º. Para os effeitos do presente artigo a percentagem será considerada como equivalente á metade do respectivo ordenado.

§ 2º. Os funcionarios que perceberem somente percentagem, custas ou emolumentos serão nomeados ou exonerados por portaria do Ministro.

§ 3º. Para os que perceberem apenas gratificações ou diarias será observado o disposto das letras *b* e *c* deste artigo, salvo quando o respectivo regulamento dispuzer em contrario.

Art. 7º. Poderão ser livremente exonerados os funcionarios que tiverem menos de 10 annos de serviço.

Art. 8º. Os funcionarios que contarem 10 ou mais annos de serviço só poderão ser destituídos de seus cargos em virtude de sentença judicial ou por processo administrativo de accôrdo com o disposto no capitulo XII, salvo os casos previstos no art. 9º e seu paragrapho unico e no art. 91.

§ 1º. O presente artigo não se refere aos funcionarios de que tratam as letras *b* a *k* do art. 2º, os quaes podem ser livremente exonerados, ainda que contem mais de 10 annos de serviço, ficando todavia resalvados os direitos porventura já adquiridos de accôrdo com a legislação vigente.

§ 2º. Para os effeitos deste artigo, será contado somente o tempo de serviço em empregos ou cargos federaes, qualquer que seja a sua natureza, descontadas as licenças e faltas que excederem de 60 dias em cada anno e excluido o periodo em que o funcionario estiver no desempenho de commissão estadual ou municipal com licença do Governo ou no exercicio das funcções

mencionadas no § 1º do art. 53, salvo quando se tratar de cargos administrativos federaes.

Art. 9º. O funcionario que, depois de ter soffrido a pena disciplinar de que trata o art. 79, não comparecer ao serviço nem requerer licença ou justificação de faltas dentro do prazo de sete dias, será exonerado por abandono de emprego.

Paragrapho unico. Incurrerá na mesma pena o funcionario que, embora por motivo de molestia, se ausente da repartição por mais de 30 dias sem requerer licença ou justificação de faltas.

Art. 10. A acceitação de qualquer nomeação por parte de funcionario aposentado, jubilado ou reformado para qualquer logar dos quadros, das repartições publicas importará, *ipso facto*, na renuncia das vantagens da aposentadoria, jubilação ou reforma. Do mesmo modo, importará na parte de todos os direitos, regalias e vantagens de que gosava anteriormente a acceitação de cargo ou função publica effectiva por parte de funcionario que já exerça outra em qualquer serviço ou repartição federal.

§ 1º. Exceptua-se a contagem do tempo de serviço para a aposentadoria ao novo cargo, se a lei permittir essa aposentadoria.

§ 2º. Não estão comprehendidas na disposição deste artigo as funções decorrentes de mandatos electivos.

CAPITULO II

Das remoções e permutas

Art. 11. Os funcionarios poderão ser removidos de umas para outras repartições, uma vez que haja equivalencia de funções e tal medida seja conveniente ao interesse publico.

Paragrapho unico. A remoção não poderá ter logar para cargo de vencimento inferior ao que o funcionario estiver exercendo, salvo o disposto na lettra *b* do art. 83.

Art. 12. Poderá ser concedida a permuta de funcionarios de categoria equivalente, desde que não seja prejudicial ao serviço publico.

Paragrapho unico. A permuta deverá preceder informação dos chefes das repartições a que pertencerem os funcionarios que a solicitarem.

Art. 13. As remoções e concessões de permuta serão feitas por decreto ou portaria, segundo as hypotheses estabelecidas no artigo 6º.

Art. 14. O funcionario removido ou que permutar o seu logar deverá tomar posse do novo cargo dentro de 45 dias, contados de accordo com o disposto no art. 5º e no seu § 1º, podendo esse prazo ser prorogado, por igual tempo. Se o não fizer, perderá os vencimentos integraes do seu cargo, a contar do dia seguinte ao da expiração do prazo, e ficará sujeito ás prescrições do art. 9º e seu paragrapho unico.

CAPITULO III

Das substituições

Art. 15. As substituições de funcionarios só podem ter logar quando houver diversidade de funções.

Paragrapho unico. Não se verificando esta hypothese, deixará de haver substituição, ainda que se trate de funcionarios de categoria differente.

Art. 16. Os casos de substituições serão especificados nos respectivos regulamentos.

Art. 17. Ao substituto caberá, além dos seus vencimentos integraes, uma gratificação igual á differença entre esses vencimentos e os do funcionario substituido, excepto:

a) nos casos de licença em que ao substituto caberá, além do seu ordenado, a gratificação do substituido;

b) nos casos de férias ou de serviço publico obrigatorio, em que o substituto nada mais perceberá além dos vencimentos inherentes ao seu cargo.

Paragrapho unico. O substituto quando fôr pessoa estranha ao quadro da repartição perceberá o que deixar de receber o substituido.

CAPITULO IV

Das licenças e férias

Art. 18. As licenças aos funcionarios publicos, em hypothese alguma, darão direito á percepção das gratificações de exercicio ou percentagens e deverão ser concedidas:

a) quando por motivo de molestia comprovada, com ordenado até seis mezes, e com a metade de ordenado por mais seis mezes;

b) quando por qualquer outro motivo justo e attendivel, sem vencimento algum e até um anno.

Paragrapho unico. O funcionario que apenas perceber gratificação ou percentagem nada receberá durante o periodo de licença, ainda que seja para tratamento de saude.

Art. 19. Não se concederá licença ao funcionario que já tiver gosado um anno, em qualquer dos casos de que tratam as letras a e b do artigo precedente, antes de haver decorrido igual prazo, contado da terminação da ultima que lhe foi concedida.

Paragrapho unico. Para os effeitos do presente artigo serão adicionadas as licenças entre as quaes não houver interrupção de mais de 90 dias.

Art. 20. Serão submettidos á inspecção, de accôrdo com as prescripções estabelecidas pelo regulamento approved pelo decreto n. 11.447, de 20 de janeiro de 1915, os funcionarios que solicitarem licença para tratamento de saude.

Paragrapho unico. Em casos excepcionaes e quando o funcionario tiver exercicio em repartição situada no interior dos Estados poderá ser dispensada a inspecção de saude, desde que comprove a sua molestia com attestado medico.

Art. 21. As licenças serão concedidas pelos Ministros de Estado:

§ 1º. Os directores ou chefes de repartições ou serviço poderão conceder até 60 dias de licença em cada anno aos funcionarios que lhes são subordinados.

§ 2º. Os directores ou chefes de repartições ficam obrigados a communicar, dentro do prazo de 15 dias, ao respectivo Ministerio, as licenças que concederem, bem como a data em que os funcionarios que lhes são subordinados entrarem no gozo de qualquer licença, sob pena de responsabilidade, procedendo de igual modo, dentro do mesmo prazo e sob a mesma pena, quando o funcionario licenciado reassumir o exercicio.

Art. 22. Em toda a concessão de licença marcar-se-ha o prazo dentro do qual o funcionario deverá entrar no gozo della, salvo se a respectiva portaria mencionar logo a data a partir da qual a mesma será contada.

Paragrapho unico. O prazo de que trata o presente artigo não poderá exceder de 60 dias.

Art. 23. É licito ao funcionario renunciar, em qualquer tempo, a licença que lhe foi concedida ou em cujo gozo se acha, reassumindo o exercicio de seu cargo.

Art. 24. Não serão concedidas licenças aos funcionarios interinos e bem assim aos que, nomeados, promovidos, removidos ou aproveitados, não houverem assumido o exercicio do respectivo cargo.

Art. 25. Qualquer pedido de licença dirigido ao Congresso Nacional deverá ser encaminhado pelo Ministerio a que estiver subordinada a repartição a que pertencer o funcionario, e o respectivo Ministro não lhe dará andamento sem o que requerente junte prova de ter obtido das autoridades competentes as licenças que estas lhe podiam conceder nos termos do art. 18.

Art. 26. Aos funcionarios publicos serão concedidos annualmente 15 dias de férias.

§ 1º. As férias poderão ser gosadas seguidas ou interpoladamente, dependendo, porém, em qualquer dos casos, de consentimento prévio dos directores ou chefes de repartições ou serviços.

§ 2º. Para os effeitos do que dispõe o presente artigo, serão contados somente os dias uteis, e as férias não gosadas, em um anno não o poderão ser em anno seguinte.

CAPITULO V

Da aposentadoria

Art. 27. Os funcionarios que se invalidarem no serviço da União e que já tiverem completado 10 annos contados de accôrdo com o § 2º do art. 8º, serão aposentados com as seguintes vantagens:

- a) se contarem menos de 25 annos de serviço, com tantas vigesimas quintas partes do ordenado quantos forem os annos de serviço;
- b) se contarem 25, com o ordenado;
- c) se contarem mais de 25 e menos de 35, com o ordenado e mais 2 % additionaes correspondentes a cada anno que exceder de 25;
- d) se contarem 35 ou mais, com os vencimentos integraes.

Art. 28. Para os effeitos da aposentadoria, somente serão tomados em consideração o ordenado e a gratificação ou percentagem, não sendo levadas em conta as gratificações additionaes, nem as abonadas a titulo de representação.

Parapho unico. Ficam resalvados, quanto ás gratificações additionaes, os direitos garantidos por leis anteriores aos actuaes funcionarios, de accôrdo com o disposto no art. 52 e seu parapho unico.

Art. 29. O funcionario que se inutilizar em consequencia de desastre ou accidente, occorrido em desempenho das funcções de seu cargo, poderá ser aposentado:

- a) com a metade do ordenado, se tiver menos de 10 annos de serviço;
- b) com o ordenado si tiver mais de 10 e menos de 25;
- c) com os vencimentos integraes, se tiver mais de 25.

Art. 30. Os vencimentos da aposentadoria só poderão ser os do cargo que o funcionario estiver exercendo desde dois annos pelo menos. No caso contrario serão os do cargo anterior. Igual disposição se observará quando haja augmento de vencimentos por tabella posterior á nomeação.

Art. 31. O tempo de serviço para a aposentadoria, será contado de accôrdo com o disposto no § 2º do art. 8º.

Art. 32. O processo dos exames de invalidez obedecerá ao estabelecido no regulamento que baixou com o decreto n. 11.447, de 20 de janeiro de 1915.

Art. 33. Para verificar a invalidez do funcionario em actividade ou disponibilidade poderá o Ministro mandal-o á inspecção de saude independentemente de requerimento.

Art. 34. Os funcionarios só podem ser aposentados em um cargo, aquelle de que auferirem maior vantagem, não podendo em

caso algum a aposentadoria ser concedida com vencimentos superiores aos percebidos em actividade.

Paragrapho unico. O funcionario aposentado em um cargo considera-se com tendo renunciado os demais que exercer, embora seja provido vitaliciamente em qualquer delles.

CAPITULO VI

Da disponibilidade

Art. 35. Os funcionarios publicos, cujos cargos forem supprimidos, ficarão em disponibilidade, excepto os de que tratam as letras *b* a *k* do art. 2º e os que perceberem apenas percentagem, custas ou emolumentos, os quaes deverão ser immediatamente exonerados.

Paragrapho unico. Ficam resalvados os direitos porventura já adquiridos por funcionarios que exerçam cargos referidos nas letras citadas neste artigo.

Art. 36. O funcionario em disponibilidade perceberá apenas o ordenado do respectivo cargo.

Art. 37. O funcionario em disponibilidade não poderá recusar-se ao desempenho de qualquer commissão ou serviço que, compativel com a sua categoria, lhe fór designado pelo Governo.

Paragrapho unico. Na hypothese do presente artigo, ser-lhe-ão, porém, abonados os vencimentos integraes do seu cargo, além das outras vantagens pecuniarias asseguradas aos funcionarios do quadro.

Art. 38. O funcionario em disponibilidade não poderá ausentar-se do paiz sem prévia licença do Ministerio a que estiver subordinado.

Art. 39. Os funcionarios em disponibilidade serão aproveitados nas primeiras vagas que se verificarem para cargos de natureza e vencimentos equivalentes aos que exerciam desde que preencham as condições exigidas pelos regulamentos das respectivas repartições.

§ 1º. De preferencia, o aproveitamento será para os funcionarios que contarem mais de 10 annos de serviço.

§ 2º. Mediante requerimento do interessado, o aproveitamento poderá ter logar para cargos de vencimento inferior.

Art. 40. Ao funcionario aproveitado de accôrdo com o artigo precedente será applicavel o disposto no art. 14.

Art. 41. O aproveitamento do funcionario em disponibilidade será feito por decreto ou portaria, segundo as hypotheses estabelecidas no art. 6º.

CAPITULO VII

Dos vencimentos

Art. 42. Os vencimentos dos funcionarios publicos constarão de ordenado e gratificação ou de ordenado e percentagem, conforme a natureza das funcções.

Paragrapho unico. A gratificação fixa dos agentes fiscaes de impostos de consumo corresponderá, para todos os effeitos, ao ordenado.

Art. 43. Não soffrerá desconto o funcionario que deixar de comparecer á sua repartição, por se achar incumbido:

a) de qualquer trabalho ou commissão em virtude do proprio cargo;

b) de serviço da repartição que exija trabalho fóra della, quer durante as horas de expediente, quer nas demais horas do dia, com autorização do respectivo chefe ou director;

c) de qualquer trabalho gratuito obrigatorio, em virtude de lei.

Paragrapho unico. Em qualquer das hypothses acima referidas, far-se-ha declaração no livro do ponto e na folha mensal do vencimento.

Art. 44. O funcionario perderá:

a) todos os vencimentos quando faltar ao serviço sem causa justificada ou retirar-se antes de findos os trabalhos sem autorização do respectivo director ou chefe;

b) toda a gratificação, quando faltar com causa justificada ou comparecer depois de encerrado o ponto sem causa justificada;

c) metade da gratificação, quando comparecer com causa justificada até uma hora depois de encerrado o ponto.

Art. 45. Serão consideradas causas justificativas de faltas:

a) molestia do funcionario ou molestia grave de pessoa de sua familia, provada com attestado medico;

b) nojo no periodo de sete dias (paes, conjuge, filhos, irmãos);

c) casamento até sete dias.

Paragrapho unico. O director ou chefe da repartição podera dispensar o attestado medico de que trata a primeira hypothese, quando as faltas não excederem de tres em cada mez.

Art. 46. Além de 15 faltas seguidas ou de 45 interpoladas dentro do mesmo anno, só será concedido abono do ordenado, se o funcionario obtiver licença para tratamento de saude.

Art. 47. As faltas contar-se-hão á vista do livro do ponto que deve haver em cada repartição e que será assignado pelos funcionarios, tanto durante o primeiro quartó de hora que se

seguir á marcada para começo dos trabalhos, como na occasião em que se retirarem, findo o expediente do dia.

§ 1º. Para os effeitos do disposto na lettra *c* do art. 44, o ponto dos funcionarios que chegarem fóra da hora regulamentar será encerrado logo depois de esgotado o prazo fixado na mesma.

§ 2º. Sempre que á hora marcada não estiver presente o funcionario incumbido de encerrar o ponto, fará as suas vezes o que o dever substituir ou, na falta deste, o mais antigo dentre os de igual ou de immediata categoria que tiverem comparecido.

Art. 48. O desconto por faltas interpoladas não comprehendirá os dias feriados; sendo, porém, successivas abrangerá todos os dias.

Art. 49. Todos os funcionarios estão sujeitos ao ponto, salvo os que forem expressamente exceptuados pelos regulamentos das respectivas repartições.

Art. 50. O funcionario em goso de férias não soffrerá descontos em seus vencimentos.

Art. 51. Os funcionarios que, com licença do governo, accetarem commissões, quer estaduais ou municipaes, quer federaes estranhas ás suas funcções, perderão todos os vencimentos dos respectivos cargos durante o periodo das mesmas commissões.

Art. 52. Ficam revogadas todas as disposições referentes a gratificações addicionaes por tempo de serviço, respeitadas, porém, os direitos dos funcionarios que della já gosavam em 31 de dezembro de 1912 ou que a esse tempo linham preenchido as exigencias legaes para o goso das mesmas.

Paragrapho unico. As gratificações addicionaes ficam limitadas ao *quantum* que já percebiam os interessados. Não serão augmentadas nem por decurso de tempo nem por augmento de vencimentos ou promoção.

Art. 53. Os funcionarios não podem exercer cargos, empregos ou funcções publicas accumulando remuneração de qualquer especie.

§ 1º. O funcionario que, de accordo com as leis em vigor, exercer empregos ou funcções publicas de qualquer natureza extranhos ao respectivo cargo, ainda mesmo por eleição federal, estadual ou municipal, e remunerados, quer com vencimentos, quer com gratificações ou subsidios, fica privado de todos os vencimentos do seu cargo durante o exercicio desses empregos ou funcções.

§ 2º. Não se comprehendem nas disposições anteriores as funcções exercidas em consequencia do proprio cargo, caso em que o funcionario perceberá conjunctamente com os respectivos vencimentos, a gratificação que por lei lhe couber no exercicio dessas funcções.

§ 3º. Tambem não se comprehende nas disposições do paragrapho 1º deste artigo o exercicio simultaneo de serviços publicos por funcionarios providos vitaliciamente nos respectivos cargos até 31 de dezembro de 1914.

§ 4º. Ficam exceptuadas da prohibição os funcionarios federaes que anteriormente a 1º de janeiro de 1915 já exerciam cargo ou funcção estadual ou municipal sem prejuizo do emprego federal.

Art. 54. Na hypothese do paragrapho 2º do art. 10 os funcionarios não poderão accumular os vencimentos e os subsidios, a saber:

a) se o mandato fôr de Presidente ou Vice-Presidente da Republica, Governador ou Presidente, Vice-Governador ou Vice-Presidente de Estado, durante a vigencia do mandato;

b) se o mandato fôr de Senador ou Deputado Federal, representante ao Congresso de Estado ou Intendente Municipal do Districto Federal, durante as sessões legislativas.

CAPITULO VIII

Dos transportes e das ajudas de custo e diarias

Art. 55. O funcionario que tiver de desempenhar commissão fóra da séde de sua repartição terá direito, além dos respectivos vencimentos e da passagem e transporte de bagagem por conta do governo, a uma ajuda de custo e a uma diaria arbitradas pelo Ministro.

Art. 56. O funcionario que fôr nomeado para exercer, em commissão, o cargo de chefe ou director de repartição situada em logar differente daquelle em que estiver servindo, terá direito, além dos respectivos vencimentos e da passagem e transporte de bagagem a uma ajuda de custo e a um auxilio para o transporte de sua familia.

Art. 57. As vantagens do artigo precedente serão tambem concedidas ao funcionario removido e, bem assim, áquelle que, em virtude de promoção ou aproveitamento de accordo com o art. 39 fôr obrigado a se transportar de um para outro logar.

Art. 58. Sempre que o funcionario não tiver de sahir do paiz a ajuda de custo, em qualquer dos casos dos arts. 55 a 57, não excederá á importancia correspondente a tres mezes dos vencimentos que competirem ao funcionario.

Art. 59. A importancia das diarias a que se refere o art. 55 não poderá exceder á trigesima parte do ordenado mensal, salvo tratando-se de commissão no exterior da Republica, caso em que poderá ser elevada, conforme as circumstancias, até um trigesimo dos vencimentos mensaes.

Art. 60. O auxilio de que trata o art. 56 será equivalente á importancia das passagens e do transporte da bagagem da familia do funcionario nomeado, promovido, removido ou aproveitado.

Art. 61. Para os effeitos do artigo anterior, entende-se por familia: — esposa, filhos, irmãos e enteados, tendo os varões menos de 21 annos, paes, irmãs e enteadas — se viverem em companhia do funcionario e forem por elle mantidos.

Paragrapho unico. Os varões maiores de 21 annos, que forem incapazes, serão equiparados aos menores.

Art. 62. Para o calculo do referido auxilio, o funcionario apresentará uma relação das pessoas de sua familia ao chefe ou director de sua repartição, que a encaminhará sem demora, ou communicará por telegramma ao Ministerio a que pertencer, afim de ser autorizado o respectivo pagamento.

Paragrapho unico. Verificando-se que essa relação não é verdadeira, o funcionario será responsabilizado.

Art. 63. O funcionario removido a pedido ou que permutar o seu cargo ou que fôr chamado a serviço pelo Ministro só terá direito á passagem e transporte de bagagem.

Art. 64. Serão tambem concedidos somente passagem e transporte de bagagem ao funcionario que dispensado de qualquer commissão, tiver de regressar á repartição a que pertence.

Art. 65. Ao funcionario que tiver de voltar á sua repartição, por ter sido exonerado do cargo de chefe ou director de repartição, será concedido, além da passagem e transporte de bagagem o auxilio de que trata o art. 56.

Art. 66. O funcionario que não seguir para a commissão para que houver recebido ajuda de custo fica obrigado a restituir integralmente, dentro do prazo fixado pelo Ministro, a importancia recebida.

Art. 67. O funcionario que regressar de uma commissão para que tenha recebido ajuda de custo, sem haver desempenhado a incumbencia que lhe tiver sido confiada, fica obrigado a restituir integralmente a respectiva importancia, salvo se o fizer por ordem do Ministro ou em virtude de molestia comprovada por inspecção de saude.

Paragrapho unico. A restituição a que se refere o presente artigo far-se-ha por meio de descontos mensaes, fixados pelo Ministro, nos vencimentos do funcionario, nunca superiores á quinta parte dos mesmos vencimentos.

Art. 68. E' igualmente obrigado a restituir a ajuda de custo que houver recebido o funcionario que abandonar o serviço ou delle pedir exoneração sem haver desempenhado a commissão de que tiver sido encarregado.

Art. 69. Por uma mesma commissão não será abonada mais de uma ajuda de custo.

Art. 70. O auxilio de que tratam os arts. 56 e 57 será restituído integralmente sempre que o funcionario d'elle não se utilize para o transporte de sua familia.

Art. 71. Em hypothese alguma serão abonadas diarias aos funcionarios nomeados, removidos, promovidos aproveitados ou chamados a serviço.

Art. 72. O Governo poderá conceder ao funcionario licenciado para tratamento de saude passagens para si e sua familia, mediante indemnização da respectiva despesa pela quinta parte do ordenado.

Art. 73. As primeiras nomeações só darão direito a ajudas de custo quando houver disposição expressa no respectivos regulamento.

Art. 74. Cada Ministro deverá expedir instrucções sobre a concessão de ajudas de custo e diárias, de accôrdo com as disposições estabelecidas neste capitulo.

CAPITULO IX

Dos deveres dos funcionarios

Art. 75. São deveres dos funcionarios, além de outros inherentes aos seus cargos, de accôrdo com os respectivos regulamentos:

- a) comparecer ao serviço ás horas regulamentares;
- b) prestar obediencia aos seus superiores hierarchicos;
- c) desempenhar com zelo e promptidão os trabalhos que lhe forem distribuidos;
- d) representar aos seus chefes sobre abusos e irregularidades de que tiverem conhecimento;
- e) guardar sigillo dos actos que ainda não tenham sido dados á publicidade;
- f) tratar com urbanidade as partes, aviando-as com brevidade.

CAPITULO X

Das penas disciplinares

Art. 76. Os funcionarios publicos, que faltarem ao cumprimento de seus deveres ou que perturbarem a ordem na repartição, ficarão sujeitos ás seguintes penas disciplinares:

- a) advertencia;
- b) reprehensão verbal ou por escripto;
- c) diminuição ou eliminação das férias annuaes;
- d) suspensão por tempo que não exceda de seis mezes.

Paragrapheo unico. Incorrerão tambem nas mesmas penas os funcionarios que infringirem o disposto no art. 92, bem como os que ministrarem informações offensivas a quem quer que seja.

Art. 77. As penas de que tratam as letras a, b e c, do artigo precedente e a de suspensão até 30 dias poderão ser applicadas pelos directores ou chefes de repartições ou serviços.

Paragrapheo unico. Da pena de suspensão poderá o funcionario recorrer para o Ministro dentro do prazo de cinco dias.

Art. 78. A pena de suspensão por mais de 30 dias só poderá ser applicada pelo Ministro.

Art. 79. Ao funcionario que faltar oito dias consecutivos ao serviço sem participação escripta ao director ou chefe da repartição, será applicada a pena disciplinar de suspensão por 15 dias.

Paragrapho unico. O director ou chefe da repartição deverá fazer immediata communicação do seu acto ao Ministro.

Art. 80. A suspensão privará o funcionario, durante o respectivo periodo, do exercicio do emprego, da contagem da antiguidade e de todos os vencimentos.

CAPITULO XI

Da responsabilidade dos funcionarios

Art. 81. Para que se torne effectiva a responsabilidade dos funcionarios publicos prevista no art. 82 da Constituição da Republica, serão observadas as disposições constantes do presente capitulo.

Art. 82. O Ministro, logo que tiver conhecimento de qualquer facto que possa dar lugar á responsabilidade, designará três funcionarios para a organização do respectivo processo administrativo, que obedecerá ao disposto no capitulo XII.

Art. 83. De accôrdo com o resultado do processo administrativo, poderão ser applicadas as seguintes penas:

- a) suspensão até um anno;
- b) remoção para cargo de categoria immediatamente inferior;
- c) exoneração.

Paragrapho unico. Ao funcionario suspenso de accôrdo com o presente artigo será applicado o disposto no art. 80.

Art. 84. Tomadas as providencias administrativas, será o processo remettido dentro do prazo de 15 dias á Procuradoria da Republica, para proceder na fórma da lei, salvo se essas providencias forem sufficientes para a reparação do acto commettido pelo funcionario.

Art. 85. Cabe ao Ministros, no Districto Federal, e aos directores ou chefes de repartições ou serviços, nos Estados, ordenar a prisão de todo e qualquer responsavel pelos dinheiros ou valores pertencentes á Fazenda Nacional ou que por qualquer titulo, se acharem sob a guarda da mesma, nos casos da remissão ou omisão em fazer as entradas nos devidos prazos.

§ 1º. O Ministro ou chefe de repartição requisitará da autoridade competente as necessarias providencias para que se torne effectiva a prisão de que trata o presente artigo.

§ 2º. Effectuada a prisão, o Ministro ou chefe de repartição marcará ao responsavel um prazo, que não deverá exceder de 90 dias, para entrar com a respectiva importancia e juros devidos, na conformidade do art. 43 da lei de 28 de outubro de 1848. Se este não o fizer, será o processo remettido sem demora á Procuradoria da Republica, para proceder na forma da lei.

§ 3º. Quando o responsável não puder ser preso por se haver ausentado ou escondido, será feita immediata comunicação do facto á Procuradoria da Republica, afim de que esta tome as providencias que no caso couberem.

§ 4º. O Ministro providenciará para que seja organizado com toda urgencia o processo de tomada de contas, afim de ser remetido ao Tribunal de Contas, para os devidos fins.

§ 5º. Não ser; abonado vencimento algum ao funcionario que estiver preso de accôrdo com o presente artigo.

Art. 86. Serão responsabilizados:

a) o director ou chefe de repartição, que tendo conhecimento de qualquer dos factos previstos no artigo precedente, deixar de tomar as providencias que lhe competirem de fazer a necessaria comunicação ao Ministro;

b) o funcionario que deixar de dar cumprimento á ordem do Ministro para execução do disposto no § 4º do artigo precedente;

c) o procurador da Republica que deixar de tomar promptamente todas as providencias necessarias a acautelar os interesses da Fazenda Nacional;

d) o funcionario que autorizar despeza em desaccôrdo com as leis, regulamentos e instrucções em vigor ou para cujo pagamento não tenham sido concedidos recursos pelo Congresso Nacional e o que exceder os limites dos creditos postos á sua disposição;

e) o funcionario que infringir o disposto no art. 96.

Art. 87. O director ou chefe de repartição que, por conta do Governo, requisitar passagem que não seja para si ou para funcionario da repartição a seu cargo, em objecto de serviço publico, ficará responsavel pelo pagamento da respectiva importancia, que lhe será descontada pela quinta parte de seus vencimentos.

CAPITULO XII

Do processo administrativo

Art. 88. O processo administrativo será organizado por uma commissão composta de tres funcionarios para esse fim designados.

§ 1º. A commissão ouvirá o accusado e todos os funcionarios ou pessoas que tenham conhecimento do facto que lhe é imputado ou que possam prestar quaesquer esclarecimentos a respeito, bem como procederá a todas as diligencias que se tornarem necessarias.

§ 2º. Ao accusado será concedido o prazo de 30 dias para produzir a sua defesa, dando-se-lhe para esse fim vista do processo.

§ 3º. Organizado o processo, será ouvido o director ou chefe da repartição a que pertencer o funcionario, se não tiver feito

parte da comissão de que trata o presente artigo, depois do que o mesmo subirá ao Ministro para proferir o seu despacho.

§ 4º. O disposto do paragrapho precedentemente deixará de ser observado quando a exoneração fôr de competencia do chefe ou director de repartição ou serviço, mas neste caso o demittido poderá reclamar contra o acto perante o Ministro, o qual, ouvido aquelle decidirá como fôr de justiça.

§ 5º. Tratando-se de funcionario nomeado por decreto, o Ministro não poderá despachar no processo administrativo sem previa deliberação do Presidente da Republica.

Art. 89. Em caso algum serão negadas ao funcionario exonerado as certidões de que requerer das diversas peças do processo administrativo.

CAPITULO XIII

Das Disposições Geraes

Art. 90. As attribuições dos funcionarios publicos serão especificadas nos regulamentos das respectivas repartições.

Paragrapho unico. Além das attribuições inherentes aos seus cargos, aos funcionarios de que trata a letra *a* do art. 2º cabem, em relação aos serviços sob sua direcção, todas as attribuições comuns aos chefes ou directores de repartições subordinadas aos diversos Ministerios.

Art. 91. E' vedado ao funcionario publico, sob pena de demissão:

- a) fazer contracto com a União, directa ou indirectamente por si ou como representante de outrem;
- b) dirigir bancos, companhias, emprezas, ou estabelecimentos, sejam ou não subvencionados pelo Governo da União, salvo as excepções indicadas em leis especiaes;
- c) requerer ou promover a concessão de privilegios, garantias de juros ou outros favores semelhantes, excepto privilegio de invenção propria.

Art. 92. O funcionario publico, salvo motivo de força maior ou de molestia comprovada em inspecção de saude ou com attestado medico, nos casos do paragrapho unico do artigo 20, poderá recusar-se ao desempenho de qualquer comissão no paiz ou no estrangeiro, de que fôr incumbido pelo governo.

Art. 93. O funcionario publico não poderá ser designado para servir em repartição differente da de que fizer parte, salvo se fôr incumbido do desempenho de comissão ou designado para ter exercido no gabinete do Presidente da Republica ou no de qualquer dos Ministros de Estado.

Art. 94. Nenhum funcionario publico, effectivo, em disponibilidade, aposentado, jubilado ou reformado, poderá ser procurador de partes em qualquer repartição publica.

Art. 95. Os funcionarios aposentados, jubilados, reformados ou em disponibilidade, que já exercerem cargo ou commissão de qualquer natureza, ainda mesmo por eleição federal, estadual ou municipal, remunerados com vencimentos, gratificação ou subsidio, ficam privados das vantagens pecuniarias da aposentadoria, jubilação, reforma ou disponibilidade emquanto durar o exercicio dessas funcções.

Paragrapho unico. Ficam exceptuados da prohibição do presente artigo os funcionarios aposentados, jubilados, reformados e em disponibilidade providos em cargos vitalicios até 31 de dezembro de 1914.

Art. 96. Fóra dos casos expressamente previstos nas leis ou regulamentos em vigor, fica prohibido:

a) ampliar os quadros das repartições, por meio de admissão ou nomeação de diaristas, collaboradores ou auxiliares extranumerarios, sejam quaes forem as denominações que se lhes derem;

b) commetter a pessoa extranha aos quadros das repartições ou serviços o desempenho de trabalhos que em virtude das actuaes leis e regulamentos façam parte dos encargos das mesmas repartições ou serviços e estejam comprehendidos entre os deveres e attribuições dos respectivos funcionarios.

Art. 97. As disposições do presente decreto não se applicam:

a) aos militares de terra e mar;

b) aos magistrados federaes;

c) ao presidente e directores do Tribunal de Contas;

d) aos membros do Corpo Diplomatico;

e) aos funcionarios das secretarias da Camara dos Deputados do Senado e do Supremo Tribunal Federal e demais tribunaes judiciais da União.

Art. 98. Os regulamentos que forem expedidos desta data em diante não poderão afastar-se das prescripções deste decreto.

Art. 99. O presente decreto só entrará em vigor depois de approvedo pelo Congresso Nacional.

Art. 100. Ficam revogadas as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1916. 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.

João Pandiá Calogeras.

José Bezerra.

Lauro Muller.

Alexandrino de Alencar.

José Caetano de Faria.

Augusto Tavares de Lyra.

Carlos Maximiliano Pereira dos Santos.

DECRETO N. 12.307 — DE 6 DE DEZEMBRO DE 1916

Approva os estudos do 2º trecho, com a extensão de 35.420 metros, da estrada de ferro do município de Barreiros ás proximidades da villa de Sertãozinho, no Estado de Pernambuco, cuja concessão foi autorizada pelo decreto n. 8.341, de 5 de novembro de 1910.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu Antonio Mendes Fernandes Ribeiro, concessionario, nos termos do decreto n. 8.341, de 5 de novembro de 1910, da estrada de ferro colonial do município de Barreiros ás proximidades da villa de Sertãozinho, no Estado de Pernambuco, decreta:

Artigo unico. Ficam approvados, de accôrdo com os documentos que com este baixam rubricados pelo director geral de Viação, da respectiva Secretaria de Estado, os estudos definitivos e o orçamento, na importancia de 1.920:994\$404, do 2º trecho da referida estrada, o qual tem a extensão de 35.420 metros e comprehe as estações de Presidio e Campos Frios.

Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1916, 95º da Independencia e 28ª da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.308 — DE 6 DE DEZEMBRO DE 1916

Autoriza a modificar o traçado das linhas da Rêde Sul-Mineira mencionadas nas letras a e b do n. III da clausula I das que baixaram com o decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, empreiteira da construção e arrendataria das linhas feiras da Rêde Sul-Mineira mencionadas em o n. III, letras a e b da clausula I do decreto n. 7.704, de 2 de dezembro de 1909, e de accôrdo com o art. 88, n. III, da lei n. 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, decreta:

Art. 1º. E' autorizada a modificação, pela seguinte fórma, dos projectos approvados para as referidas linhas:

a) do traçado da linha de S. Sebastião do Paraizo a Santa Rita de Cassia será alterada no sentido de passar pela localidade denominada Pratinha, de onde seguirá o prolongamento até S. José da Barra (foz do Sapucahy), servindo á cidade de Passos;

b) do ponto mais conveniente desta nova linha partirá um ramal para Santa Rita de Cassia;

c) fica reduzido ao trecho de Guaxupé a Jacuhy o ramal de Guaxupé a Passos.

Art. 2º. A companhia fica obrigada a apresentar, no devido tempo, os respectivos estudos definitivos; e a concluir as construções, entregando ao tráfego publico as diferentes linhas ou trechos, dentro dos seguintes prazos:

1º, até 30 de junho de 1918 o trecho de Biguatinga a Jacuhy do ramal de que trata o art. 1º, alinea c;

2º, até 10 de novembro de 1918, o trecho de S. Sebastião do Paraizo a Passos, e o ramal para Santa Rita de Cassia (art. 1º, alinea b);

3º, até 6 de dezembro de 1919 o trecho de Passos a S. José da Barra, na confluência do Sapucahy com o rio Grande.

Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

DECRETO N. 12.309 — DE 6 DE DEZEMBRO DE 1916

Approva as clausulas para a revisão do contracto celebrado com Antonio Mendes Fernandes Ribeiro em virtude do decreto n. 8.341, de 5 de novembro de 1910, para a construção de uma estrada de ferro do município de Barreiros ás proximidades da villa de Sertãozinho, no Estado de Pernambuco.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, atendendo ao que requereu Antonio Mendes Fernandes Ribeiro, concessionario da estrada de ferro de que trata o decreto n. 8.341, de 5 de novembro de 1910, e de accordo com o art. 88, n. III numero 3.089, de 8 de janeiro do corrente anno, decreta:

Artigo unico. Ficam approvadas as clausulas que com este baixam, assignadas pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Publicas, para a revisão do contracto que, em virtude do decreto numero 8.341, de 5 de novembro de 1910, foi celebrado com Antonio Mendes Fernandes Ribeiro, por termo de 10 do mesmo mez e anno e termo modificativo de 20 de fevereiro de 1914, para a construção de uma estrada de ferro do ponto terminal da linha ferrea da Usina Carussú no engenho Bom Jardim, município de Barreiros até ás terras cedias á União Federal pela Municipalidade de Agua Preta, nas proximidades de Sertãozinho, no Estado de Pernambuco.

Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

Clausulas a que se refere o decreto n. 12.309, desta data

OBJECTO DO CONTRACTO

Cl. 1. O presente contracto tem por objecto rever o que, em virtude do decreto n. 8.341, de 5 de novembro de 1910, foi celebrado entre o Governo Federal e Antonio Mendes Fernandes Ribeiro, por termo de 10 de mesmo mez e anno e termo modificativo de 20 de fevereiro de 1911, para a construcção de uma estrada de ferro do ponto terminal da linha ferrea da Usina Carussú, no engenho Bom Jardim, municipio de Barreiros, até ás terras cedidas á União Federal pela Municipalidade de Agua Preta, nas proximidades da villa de Sertãozinho, no Estado de Pernambuco; passando a concessão da referida estrada de ferro a ser regulada unicamente pelo presente contracto desde a data do seu registro no Tribunal de Contas, sem o qual não será exequivel.

PRAZO DA CONCESSÃO E FAVORES CONCEDIDOS

Cl. 2. Ao concessionario fica mantido o privilegio pelo prazo de 60 (sessenta) annos, contados de 10 de novembro de 1910, para a construcção, uso e gozo da estrada de ferro de que trata a clausula anterior.

§ 1º. Durante o tempo do privilegio, o Governo não concederá nenhuma estrada de ferro dentro de uma zona de vinte kilometros para cada lado do eixo da estrada e na mesma direcção desta. O Governo reserva-se, porém, o direito de conceder outras estradas que, tendo o mesmo ponto de partida e direcções diversas, possam approximar-se até cruzar a linha concedida, contanto que dentro da referida zona, não recebam generos nem passageiros.

§ 2º. O Governo poderá fazer concessão de ramaes ou desvios para uso particular, partindo das estações ou de qualquer ponto da estrada de ferro do concessionario, sem que tenha este direito a qualquer indemnização, salvo si houver augmento eventual das despesas de conservação, devendo este augmento ficar a cargo do concessionario do respectivo ramal ou desvio.

§ 3º. A zona urbana não é privilegiada.

Cl. 3. Além do privilegio o Governo concede os seguintes favores:

1º. A subvenção de 15:000\$ (quinze contos de réis), por kilometro, até o limite de 60 (sessenta) kilometros, para a construcção da estrada de ferro que é objecto deste contracto.

Paragrapho unico. Esta subvenção será paga, até o maximo de 900:000\$ (novecentos contos de réis), por trechos não inferiores a 20 (vinte) kilometros, inteiramente concluidos e abertos ao trafego publico, depois de examinados, medidos e acceptos pelo Governo, ficando entendido que o pagamento da ultima prestação da subvenção só será effectuado depois de entregue ao trafego publico toda a extensão da estrada concedida, embora exceda de 60 (sessenta) kilometros.

2º. O direito de desapropriar por utilidade publica, na forma das leis em vigor, os terrenos e bemfeitorias necessarios á construcção da estrada.

3º. A preferencia, em igualdade de condições com outros concurrentes, para a construcção de prolongamentos e ramoes da estrada concedida, não comprehendidos os ramoes de uso particular.

RESTITUIÇÃO DA SUBVENÇÃO

Cl. 4. O concessionario obriga-se a restituir á União as importancias della recebidas a titulo da subvenção de que trata a cl. 3. A restituição, que será feita por prestações annuaes de 10 % (dez por cento) sobre o total da subvenção, começará a ser effectuada 10 (dez) annos depois da data em que tiverem sido abertos ao trafego publico os trechos da estrada até á estação de Campos Frios, terminal do trecho cujos estudos foram approvados pelo decreto n. 12.307, de 6 de dezembro de 1916.

§ 1º. Vencido o prazo de 10 (dez) annos referido nesta clausula, cada prestação deverá ser realizada até o dia 10 de janeiro de cada anno, sob pena de ficar o concessionario constituido em mora "ipso-jure", e obrigado ao pagamento dos juros de 9 % (nove por cento) ao anno; e, além disso, si o atraso exceder de 120 (cento e vinte) dias, tornar-se-ha cobravel, por via executiva, a restituição immediata da totalidade das importancias devidas pelo concessionario á conta da subvenção que lhe foi paga pela União.

DA CONSTRUÇÃO DA ESTRADA E SEU APPARELHAMENTO

Cl. 5. A construcção da estrada de ferro, que será, em toda a extensão, da bitola de um metro entre trilhos, executar-se-ha de accordo com os estudos definitivos préviamente approvados pelo Governo e obedecerá, em tudo que disser respeito á parte technica das obras, ás disposições do decreto n. 7.959, de 29 de dezembro de 1880, sendo de 150 metros o minimo raio de curva e de 0m,012 por metro a rampa maxima.

Cl. 6. O concessionario fica obrigado a executar as alterações e obras novas cuja necessidade a experiencia haja indicado em relação á segurança publica, policia da estrada de ferro ou do trafego, e, na falta do cumprimento desta obrigação, poderá o Governo realizar as referidas obras e alterações por conta do concessionario.

Cl. 7. O Governo poderá exigir que o concessionario faça, nas estações e paradas os augmentos reclamados pelas necessidades da lavoura, do commercio e industria.

Cl. 8. O material rodante (locomotivas, "tenders" e carros, quer de passageiros, quer de mercadorias de qualquer natureza) será construido com os melhoramentos que houver o progresso introduzido no serviço de viação-ferrea, de modo que haja segurança nos transportes e commodidade para os passageiros. O Governo

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

Cl. 9. O concessionario fica obrigado a augmentar o material rodante em qualquer época, desde que este se torne insufficiente, a a juizo do Governo para attender satisfatoriamente ao desenvolvimento do trafego.

DA CONSERVAÇÃO DA ESTRADA E SEU MATERIAL RODANTE

Cl. 10. O concessionario fica obrigado a conservar com cuidado, tanto a estrada de ferro e suas dependencias, como o material rodante, em ordem a mantel-os em estado de bem preencher; a juizo do Governo o seu destino de realizar o trafego com segurança, regularidade e prestjeza.

§ 1º. Verificada a inobservancia desta clausula, a fiscalização marcará prazos para a execução das obras ou serviços necessarios a essa boa conservação, e, si o concessionario deixar de executar taes obras ou serviços dentro dos respectivos prazos, incorrerá em multa, sendo-lhe marcados novos prazos pela fiscalização.

§ 2º. Decorridos os novos prazos de que trata o paragrapho precedente, si o concessionario continuar em falta poderá o Governo declarar a caducidade da concessão (cl. 26) ou executar os ditos serviços ou obras por conta do concessionario.

DO TRAFEGO DA ESTRADA

Cl. 11. O concessionario será obrigado a transportar constantemente em sua estrada, com cuidado, exactidão, regularidade e prestjeza, os passageiros e suas bagagens, e as mercadorias, animaes e valores que, para esse fim lhe forem confiados, mediante os preços e condições fixados nas respectivas tarifas e regulamentos dos transportes que, propostos pelo concessionario, forem approvados pelo Governo, ressalvado o disposto no § 3º desta clausula.

§ 1º. As tarifas serão revistas, pelo menos, de tres em tres annos, e os seus preços não poderão exceder os dos meios ordinarios de transporte ao tempo da organização ou revisão dellas.

§ 2º. Logo que a renda liquida da estrada, em dous annos consecutivos (financeiros do Governo), exceder de 12 % (doze por cento) do capital reconhecido (cl. 22), o Governo terá o direito de exigir que sejam reduzidas as tarifas de transporte, devendo a redução effectuar-se principalmente para os generos de especial applicação á lavoura e os de exportação.

§ 3º. Desde que, chegada a época de revisão das tarifas, não haja o concessionario tomado a iniciativa da proposta, poderá o Governo exigil-a, marcando prazo para a sua apresentação; e si, dentro deste prazo, não houver o concessionario submettido o projecto de revisão, o Governo terá o direito de mandar applicar provisoriamente as tarifas que julgar convenientes, até que comecem a vigorar as que forem estabelecidas por accórdio com o concessionario.

Cl. 12. As tarifas approvadas serão affixadas, ou postas á disposição do publico, devidamente impressas, em todas as estações, devendo entrar em vigor dentro dos 60 (sessenta) dias seguintes á publicação da sua approvação, sendo o primeiro dia da sua execução annunciado com 8 (oito) dias pelo menos de antecedencia, por meio de avisos expostos nas estações e publicados em jornaes de grande circulação nas regiões servidas pela estrada.

Cl. 13. O concessionario poderá fazer todos os transportes por preços inferiores aos das tarifas approvadas, mas de modo geral e sem excepção, quer em prejuizo, quer em favor de quem quer que seja.

§ 1º. Esta baixa de preços se fará effectiva, com prévio consentimento do Governo, sendo o publico avisado pela forma prescripta na clausula anterior.

§ 2º. A proposta do concessionario sobre a redução dos preços considerará-se ha approvada por omissão si o Governo deixar de pronunciar-se a seu respeito dentro dos 90 (noventa) dias seguintes á entrega da respectiva petição á fiscalização.

§ 3º. Si o concessionario rebaixar os preços das tarifas sem aquelle prévio consentimento, poderá o Governo tornar a mesma redução extensiva a todos os transportes pertencentes á mesma classe da tarifa.

§ 4º. Os preços assim reduzidos não tornarão em caso algum a ser elevados sem autorização expressa do Governo, avisando-se o publico pela forma estabelecida na clausula 12.

Cl. 14. O concessionario se obriga a transportar em trens ordinarios:

§ 1º. Gratuitamente:

a) os colonos e immigrants, suas bagagens, ferramentas, utensilios e instrumentos aratorios em seu primeiro estabelecimento;

b) as sementes e as plantas enviadas pelos Governo Federal e Estadual para serem distribuidas gratuitamente pelos lavradores, os animaes reproductores introduzidos com o auxilio do Governo e os objectos destinados a exposições officiaes;

c) as malas do Correio e seus conductores; quaesquer funcionarios postaes em serviço da repartição; o pessoal encarregado por parte do Governo do serviço da linha telegraphica e o respectivo material; o pessoal da fiscalização do Governo, quando em serviço na estrada, sua bagagem e objectos do mesmo serviço; bem como qualquer somma de dinheiro pertencente ao Thesouro Nacional ou estadual, sendo os transportes das malas e correspondencias postaes effectuados, segundo o Governo o exigir, em compartimento, ou carro, especialmente adaptado a esse fim.

§ 2º. Com abatimento de 50 % sobre os preços das tarifas geraes:

a) as autoridades, escoltas policiaes e respectivas bagagens, quando em diligencia;

b) todos os generos enviados pelo Governo da União ou dos Estados para soccorros publicos em caso de secca, inundação, peste, guerra ou outra calamidade publica;

c) todos os passageiros e cargas, por conta do Governo da União, não especificados acima.

§ 3º. Com abatimento de 30 % sobre as ditas tarifas:

Qualquer numero de soldados da policia estadual ou regional, com seus officiaes, respectivas bagagens e munições, quando em serviço publico.

§ 4º. Com abatimento de 15 %:

Os materiaes que se destinarem á construcção e custeio dos ramaes e prolongamentos da estrada, exclusive os ramaes de uso particular.

Cl. 15. O trafego da estrada não poderá ser interrompido total ou parcialmente, e, no caso de interrupção, salvo motivo de força maior, a juizo do Governo, poderá este impor uma multa por dia de interrupção igual a 30 % (trinta por cento) da renda bruta da estrada que tiver sido verificada no mesmo dia do anno anterior, e restabelecer o trafego por conta do concessionario, occupando, para esse fim, a estrada, em sua totalidade ou em parte.

Paragrapho unico. Si o concessionario não puder tomar de novo a si o trafego, no prazo de 120 (cento e vinte) dias, contados do primeiro dia da interrupção, o Governo tem o direito de declarar caduca a concessão, nos termos da clausula 26.

Cl. 16. Dependerão de approvação do Governo os horarios dos trens de passageiros e mixtos, cuja vigencia será annunciada com 8 (oito) dias de antecedencia.

Paragrapho unico. O concessionario fica obrigado a tomar as providencias que forem necessarias, a juizo da fiscalização, para que os horarios approvados tenham exacto cumprimento.

Cl. 17. Não poderá ser empregada, no trafego, a lenha como combustivel, salvo autorização especial do Governo, concedida sempre a titulo provisorio e verificada a condição de serem as locomotivas dotadas deapparehos ou rédes protectoras capazes de impedir o incendio por fagulhas nas plantações, pastagens, mattas ou quaesquer outras bemfeitorias ou vestimentas dos terrenos marginaes da estrada.

Cl. 18. O concessionario obriga-se, quando o Governo julgar conveniente, a estabelecer trafego mutuo com as empresas de viação ferrea e de transporte por automoveis e outros congeneres, conducentes á sua estrada ou della para outros pontos, e bem assim, com o Telegrapho Nacional, na conformidade das leis e regulamentos em vigor.

§ 1º. O concessionario sujeitará á approvação do Governo os accórdos para esse fim realizados com as empresas interessadas.

§ 2º. O concessionario obriga-se a aceitar, como definitiva e sem recurso, a decisão do Governo sobre as questões que se suscitarem relativamente ao uso reciproco da sua estrada de ferro e das que pertencerem a outras empresas, ficando entendido que qualquer accordo entre ellas ajustado não prejudicará o direito do Governo ao exame das respectivas estipulações e ás modificações destas, si as considerar offensivas ao interesse publico.

Cl. 19. Sempre que o Governo o exigir, em circumstancias extraordinárias, o concessionario porá ás suas ordens todos os meios de transporte de que dispuzer.

Paragrapho unico. O Governo, si assim o preferir, poderá occupar, temporariamente, na sua totalidade ou em parte, a estrada de ferro mediante indemnização não superior á média da renda liquida dos periodos correspondentes no quinquennio precedente á occupação, ou nos annos anteriores, caso não haja ainda decorrido um quinquennio, ou á média da renda liquida nos mezes anteriores, caso não haja ainda decorrido um anno.

DA FISCALIZAÇÃO DO GOVERNO

Cl. 20. A estrada e seus serviços ficam sujeitos á fiscalização do Governo por intermedio dos seus competentes funcionarios, de conformidade com a respectiva legislação.

§ 1º. O Governo poderá, a todo o tempo, mandar engenheiros de sua confiança acompanhar os estudos e os trabalhos da construção, afim de verificar si são executados com proficiencia, methodo e precisa actividade bem como, em qualquer época, inspecionar o estado das linhas, suas dependencias e material rodante.

§ 2º. O concessionario concorrerá annualmente, para as despesas de fiscalização, com a quantia de 6:000\$ (seis contos de réis), que será recolhida aos cofres publicos em prestações trimestraes de 1:500\$ (um conto e quinhentos mil réis), até o dia 30 (trinta) do primeiro mez do trimestre respectivo. Os trimestres são contados de 1 de janeiro de cada anno.

§ 3º. Os engenheiros fiscaes terão na estrada os meios de transporte de que houverem mister para o bom exercicio da fiscalização.

Em caso de descarrilamento ou outro qualquer accidente, o concessionario fica obrigada a dar immediato conhecimento do facto ao engenheiro fiscal facilitando-lhe todos os meios de transporte para o local, afim de que possa o mesmo funcionario ajuizar das causas que determinaram o descarrilamento ou accidente.

Cl. 21. O concessionario fica obrigado a cumprir as disposições vigentes do regulamento de 26 de abril de 1857 e do decreto n. 10.204, de 30 de abril de 1913, e, bem assim, quaesquer outras da mesma natureza, que foram ou vierem a ser decretadas para segurança, policia e trafego da estrada de ferro e prophylaxia nos transportes de animaes, uma vez que as referidas disposições não sejam contrárias ás clausulas do presente contracto.

Paraphrasso unico. O concessionario obriga-se igualmente:

a) a exhibir, sempre que lhe forem exigidos, os livros e documentos, assim da receita e despeza do custeio da estrada e seu movimento, como das despezas as serem levadas á conta de capital da estrada;

b) a entregar, até o ultimo dia do segundo mez de cada semestre, á fiscalização do Governo, a estatística do trafego no semestre anterior, abrangendo as despezas de custeio, convenientemente especificadas, e o peso, volume, natureza e qualidade das mercadorias que houver transportado, com declaração das distancias médias por ellas percorridas; e bem assim da receita de cada uma das estações e das estatísticas de passageiros, sendo estes devidamente classificados, podendo o Governo, quando entender conveniente, indicar modelos para as informações que o concessionario ha de apresentar-lhe regularmente;

c) a prestar com brevidade e exactidão todos os mais esclarecimentos e informações que, em relação ao trafego da mesma estrada, lhe forem reclamados pela fiscalização do Governo ou quaesquer outros agentes deste devidamente autorizados.

DO CAPITAL, DESPEZAS DE CUSTEIO, RENDA BRUTA E RENDA LIQUIDA

Cl. 22. Para os efeitos do contracto é reconhecido como capital:

a) a somma de todas as despezas de construção da estrada, executada de accôrdo com os estudos definitivos approvados pelo Governo, comprehendidos estes estudos e o reconhecimento geral do traçado, a aquisição do material fixo e rodante e todas outras do primeiro estabelecimento da estrada;

b) a somma das quantias ulteriormente autorizadas pelo Governo para serem levadas á conta de capital, na qual somma nenhuma quantia poderá ser incluída sem que preceda approvação do Governo e represente despeza por elle previamente autorizada.

§ 1°. Todas as obras, serviço e aquisições serão rigorosamente computados pelo seu custo effectivo, justificado perante a fiscalização, mediante a apresentação dos documentos por ella exigidos, na conformidade do paraphrasso unico da clausula 21.

§ 2°. O capital será fixado em moeda corrente nacional.

§ 3°. Para a apuração, de accôrdo com esta clausula, do capital de que trata a sua alinea a, serão feitas, pela forma estabelecida nas leis ou instruções geraes do Governo, tomadas de contas semestralmente até que, cessado o periodo da construção, tenha sido determinada a importancia total do seu custo.

Cl. 23. São considerados, para os efeitos do contracto:

I. Como despezas de custeio:

Todas as que forem relativas ao trafego da estrada de ferro; a conservação ordinaria e extraordinaria da linha, edificios e suas

dependencias; á renovação do material fixo e rodante; as resultantes de accidentes na estrada, roubos, incendios, seguro e de todos os casos de força maior, e as de fiscalização por parte do Governo.

II. Como renda bruta:

A somma de todas as rendas ordinarias, extraordinarias e eventuaes arrecadadas pelo concessionario.

III. Como renda liquida:

A differença entre a renda bruta e as despesas de custeio.

PRAZO PARA A CONSTRUÇÃO

Cl. 24. O concessionario obriga-se a concluir e entregar ao transitó publico a estrada de ferro que é objecto deste contracto dentro dos seguintes prazos:

1º, o primeiro trecho, de 15.762 metros cujos estudos foram approvados pelo decreto n. 10.195, de 23 de abril de 1913, até 23 de abril de 1918;

2º, o segundo trecho, com a extensão de 35.420 metros, conforme os estudos approvados pelo decreto n. 12.307, de 6 de dezembro de 1916, até 23 de abril de 1920;

3º, o trecho final da estrada até 23 de junho de 1921.

Paragraphe unico. Os estudos definitivos do trecho final da estrada serão apresentados seis mezes antes de terminada a construção, do segundo trecho.

DAS PENALIDADES

Cl. 25. Si o concessionario não concluir e entregar ao trafego, nos prazos marcados, os trechos da estrada, discriminados na clausula anterior, salvo motivo justificado, a juizo do Governo incorrerá na multa de 50\$ (cincoenta mil réis) por dia, até tres mezes; de 100\$ (cem mil réis) por dia, de tres mezes até seis mezes; de 200\$ (duzentos mil réis) por dia, de seis mezes em diante.

Cl. 26. A concessão caducará de pleno direito, e assim será declarado por acto do Governo, independentemente de interpellação ou acção judicial, sem que o concessionario tenha direito a indemnização alguma, em cada um dos seguintes casos, além dos previstos nas clausulas 10, § 2º, 15, paragraphe unico, e 33:

1º, si, decorrido o prazo de 12 (doze) mezes de imposição das multas comminadas na clausula 25, o Governo não quizer prorogal-o;

2º, no caso de multas repetidas pela infracção da mesma clausula do contracto.

Cl. 27. Verificada a caducidade da concessão em qualquer dos casos a que se refere a clausula precedente, cessarão o privilegio e os favores referidos na clausulas 2 e 3 e tornar-se-ha exigivel pela forma estabelecida no § 1º da clausula 4 a restituição immediata da subvenção, caso não tenha sido effectuada, conservando apenas o concessionario o uso e gozo do trecho que estiver em trafego e a propriedade das obras construidas nos trechos não inaugurados. Nesse caso será facultado ao Governo outorgar a outrem a concessão dos mesmos favores, ou outros, para a construção dos trechos não entregues ao trafego, com direito de desapropriação das obras para todos os ditos trechos.

Cl. 28. Pela inobservancia de qualquer das clausulas precedentes, para a qual se não tenha comminado pena especial, poderá o Governo impôr a multa de 200\$ (duzentos mil réis), até 5.000\$ (cinco contos de réis), e o dobro nas reincidencias.

Cl. 29. O concessionario ficará constituido em mora "ipso-jure", e por isso obrigado ao juro de 9 % (nove por cento) ao anno si não pagar:

a) as quotas de fiscalização referidas na clausula 20, § 2º, dentro dos prazos ahí estabelecidos;

b) as multas impostas em virtude do contracto, dentro do prazo de 10 (dez) dias, a contar da data da respectiva notificação.

Cl. 30. Pelas contribuições e multas e juros de mora referidos na clausula antecedente, bem assim pelas despesas feitas pelo Governo por conta do concessionario, de accôrdo com o contracto, respondem:

1º, as prestações da subvenção que houverem de ser pagas ao concessionario, das quaes poderão ser descontadas;

2º, a renda bruta da estrada.

Cl. 31. Para a cobrança dos creditos do Governo caberá a via executiva.

NA ENCAMPAÇÃO DA ESTRADA

Cl. 32. Decorrido o dia 31 de dezembro de 1940, poderá o Governo, em qualquer tempo, encampar a estrada.

§ 1º. O preço da encampação será regulado, em falta de accôrdo pelo termo médio do rendimento liquido do ultimo quinquennio e tendo-se em consideração a importancia das obras, material e dependencias no estado em que estiverem então, não sendo esse preço inferior ao capital reconhecido (cl. 22) si a encampação se effectuar antes de 31 de dezembro de 1960; e, si fôr effectuada depois desta data, o Governo só pagará ao concessionario o valor das obras e material no estado em que se acharem, contanto que a somma que tiver de despende não exceda ao dito capital, reconhecido (cl. 22) nem a uma somma cuja renda annual de 6 % (seis por cento) seja equivalente á renda liquida média dos cinco annos anteriores.

§ 2º. A importancia do resgate poderá ser paga em titulos da divida publica interna.

§ 3º. Fica entendido que a presente clausula só é applicavel aos casos ordinarios e que não abroga o direito de desapropriação por utilidade publica que tem o Estado.

DISPOSIÇÕES DIVERSAS

Cl. 33. Até que seja restituída a importancia total da subvenção (cl. 3), a estrada de ferro ficará hypothecada ao Governo.

Cl. 34. O concessionario não poderá alienar a estrada ou parte desta, sem prévia autorização do Governo.

Parapho unico. A presente concessão poderá ser transferida á companhia ou empresa que o concessionario organizar, de accôrdo com as leis e regulamentos em vigor, para os fins da mesma concessão.

A transferencia será feita, lavrando-se na Secretaria de Estado do Ministerio da Viação e Obras Publicas termo de novação em virtude do qual a companhia ou empresa succederá ao concessionario em todos os seus direitos e obrigações.

Cl. 35. As duvidas e questões que se suscitarem entre o Governo e o concessionario sobre a intelligencia e applicação das clausulas deste contracto serão, na falta de accôrdo, definitivamente decididas, segundo as formas legaes, por arbitros, um dos quaes nomeado pelo Governo, outro pelo concessionario e um terceiro para desempatar, previamente escolhido pelos dous ou por elles sorteado, na falta de accôrdo, entre dous outros nomes respectivamente indicados pelas partes. Fica, porém, entendido que os casos previstos ou resolvidos nas clausulas do presente contracto, como os de multa, caducidade e outros, de decisão soberana do Governo, estão excluidos do disposto nesta clausula.

Cl. 36. As duvidas ou questões que se suscitarem, estranhas á intelligencia das clausulas contractuaes, serão julgadas, de harmonia com a legislação brasileira, pelos tribunaes brasileiros.

Cl. 37. O concessionario obriga-se a provar, antes de requerer pagamento de qualquer prestação da subvenção (cl. 3), que adquiriu a linha da Usina de Carussú, de Bom Jardim a Barreiros, a qual ficará, para todos os effeitos, salvo pagamento da dita subvenção, incorporada na presente concessão.

Cl. 38. O concessionario obriga-se a fundar um apprendizado agricola ou qualquer outro estabelecimento de natureza profissional nas terras cedidas pela Municipalidade de Agua Preta á União Federal, nas proximidades da villa de Sertãozinho.

Cl. 39. A despeza resultante do presente contracto correrá por conta dos creditos que forem opportunamente abertos para satisfazel-a.

Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1916. — A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 236 — DE 11 DE DEZEMBRO DE 1916

Autoriza a construir um desvio no kilometro 516+830, da linha de Jaguará a Araguay, da E. F. Mogyana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 236 — Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 1916.

Attendendo ao que requereu a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação, e á vista das informações que prestastes em officio n. 700/S, de 30 de novembro findo, resolvo autorizar a construir, por conta do Sr. Manoel Fidelis Borges, um desvio com 70 metros de extensão, no kilometro 516 mais 830, da linha de Jaguará a Araguay, para embarque e desembarque de mercadorias, e approvar a respectiva planta e orçamento, na importância de 1:821\$880, cujas segundas vias junto vos são restituídas, rubricadas pelo director geral de Viação.

O interessado, acima mencionado, se obrigara, por meio de um termo ou contracto, a conceder permissão áquella Companhia para se utilizar do mesmo desvio no serviço geral do trafego de sua estrada.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 237 — DE 12 DE DEZEMBRO DE 1916

Approva o convenio de trafego mutuo telegraphico entre a Repartição Geral dos Telegraphos e a E. F. Maricá.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 237 — Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 1916.

Tendo presente o vosso officio n. 707/S, de 4 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos fins, que fica approvedo o convenio que, aos 18 de agosto do corrente anno, foi celebrado pela *Compagnie Générale des Chemins de Fer des Etats Unis du Brésil*, com a Repartição Geral dos Telegraphos para o estabelecimento de trafego mutuo telegraphico entre a mesma Repartição e a Estrada de Ferro de Maricá, comprehendidos sob esta denominação os dois trechos, de Neves a Nilo Peçanha, de concessão estadual, e de Nilo Peçanha a Iguaba Grande, de propriedade da União e arrendada á mencionada Companhia.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.313 — DE 13 DE DEZEMBRO DE 1916

Approva o projecto e orçamento, na importancia de 247:312\$865, para a construcção do tunnel da estaca 140 do prolongamento da Estrada de Ferro Theresopolis.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, attendendo ao que expoz a Inspectoria Federal das Estradas decreta:

Artigo unico. Ficam approvados, para a construcção do tunnel da estaca 140 do prolongamento da Estrada de Ferro Theresopolis, no trecho comprehendido entre as estações de Theresopolis e La Varzea, o projecto e orçamento, na importancia de 247:312\$865, que com este baixam, rubricados pelo director geral de Viação da Secretaria de Estado da Viação e Obras Publicas, em substituição ao projecto e orçamento constantes dos estudos approvados pelo decreto n. 11.992, de 15 de março do corrente anno, ficando, em consequencia, alterado para 691:074\$995 o total do orçamento approvado pelo referido decreto.

Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1916, 95° da Independencia e 28° da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 239 — DE 14 DE DEZEMBRO DE 1916

Autoriza a construcção de uma estação na linha de suburbios da Leopoldina Railway.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 239 — Rio de Janeiro, 14 de dezembro de 1916.

Tendo presente a representação dos moradores da zona comprehendida entre as estações de Penha e Braz de Pina, na linha da *The Leopoldina Railway Company, Limited*, e de accôrdo com as informações constantes de vosso officio n. 714/S, de 4 do corrente mez, declaro-vos, para os devidos fins, que ficas autorizado a convidar a referida companhia a apresentar as plantas e orçamentos para a construcção de uma estação no local que, de accôrdo com a fiscalização, for julgado mais conveniente afim de que possa ser attendida a mencionada representação.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 240 — DE 15 DE DEZEMBRO DE 1916

Autoriza o abatimento de 50 % no transporte de minerio de manganez na linha da Bahia a Joazeiro.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 240 — Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1916.

Resolvendo sobre o requerimento da *Compagnie des Chemins de Fer Fédéraux de l'Est Brésilien*, o qual informastes por officio n. 718|S, de 7 de dezembro corrente, declaro-vos, para os devidos efeitos, que, para o transporte do minerio de manganez entre as estações de Bomfim e Calçada, na linha da Bahia a Joazeiro, autorizo, a titulo de experiencia, o abatimento de 50 % sobre a tarifa n. 15 em vigor na rede arrendada áquella companhia, ficando esta autorização subordinada ao maximo de mil toneladas do referido minerio.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 241 — DE 15 DE DEZEMBRO DE 1916

Autoriza a construcção de dois desvios sendo um no ramal de Tibagy e outro no de Itararé, da E. F. Sorocabana.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 241 — Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1916.

Tendo presentes os requerimentos da *Sorocabana Railway Company*, que informastes em officio n. 712|S, de 4 do corrente, resolvo approvar os projectos apresentados para a construcção de dous desvios, sendo um, no kilometro 422 mais 546 do ramal de Tibagy, orçado em 1:011\$894, e outro, no kilometro 357 mais 890 do ramal de Itararé, orçado em 886\$437.

Attento que os referidos desvios, pelo seu destino, interessam a toda a rede da mencionada companhia, as ditas construcções ficam subordinadas á condição de que a respectiva despeza total effectiva será distribuida por esta Inspectoria, conforme lhe parecer mais acertado, entre as linhas de concessão estadual e os mencionados ramaes federaes em ordem a ser levada á conta do custeio destes, não somente as quotas que lhe competirem naquella despeza; sendo esta decisão tambem applicavel ao desvio cuja construcção, no kilo-

metro 176 do ramal de Itararé, foi autorizada pelo aviso n. 178, de 16 de agosto do corrente anno.

Junto vos devolvo, devidamente rubricadas, as segundas vias dos alludidos projectos e orçamentos.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 242 — DE 15 DE DEZEMBRO DE 1916

Approva o quadro das distancias para applicação das tarifas na Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 242 — Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1916.

Declaro-vos, para os devidos fins, que, attendendo ao que requereu a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e de accordo com as informações constantes do vosso officio n. 719|S, de 7 do corrente mez, approvo o quadro das distancias da estação de Jundiaby ás estações das suas linhas federaes para a applicação das tarifas em vigor nas mesmas linhas, assim como a redução das tabellas de fretes ns. 3, 6, 7 e 8, de conformidade com a proposta da mesma companhia.

Junto vos remetto as segundas e terceiras vias dos referidos quadros e tabellas ora approvados, devidamente rubricados.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 243 — DE 16 DE DEZEMBRO DE 1916

Approva o regulamento dos transportes e do telegrapho e as bases da linha de Itararé ao Uruguay da C. E. F. S. Paulo-Rio Grande.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 243 — Rio de Janeiro, 16 de dezembro de 1916.

Tendo em vista as informações que prestastes em officio numero 699|S, de 30 de novembro ultimo, resolvo autorizar a Companhia Estrada de Ferro S. Paulo-Rio Grande a fazer construir, por conta de Felipe Abrahão, um pequeno galpão para deposito de

madeiras beneficiadas, de sua industria, nas proximidades da estação de Roxoroiz, da linha de Itararé-Uruguay, em terrenos desta, mediante a condição de que o mencionado industrial, quando lhe fôr exigido, abrirá mão do mesmo galpão, que reverterá para a mesma estrada sem indemnização alguma.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.320 — DE 20 DE DEZEMBRO DE 1916

Altera o decreto n. 12.308, de 6 do corrente mez, referente á modificação do traçado das Linhas da Rede Sul-Mineira.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil, decreta:

Artigo unico. A alínea a do art. 1º do decreto n. 12.308, de 6 do corrente mez, fica substituida pelo seguinte:

“a) o traçado da linha de S. Sebastião do Pairaizo a Santa Rita de Cassia, será alterado no sentido de passar pela localidade denominada Pratinha, de onde seguirá o prolongamento até a cidade de Passos e dahi em direcção a S. José da Barra (foz do Sapucahy); ficando, porém, limitada a 24.500 metros a extensão que a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação é obrigada a construir no trecho de Passos a S. José da Barra.”

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1916. 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

AVISO N. 246 — DE 22 DE DEZEMBRO DE 1916

Sobre pagamento de transporte de agua para a construção de obras d'arte na Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 246 — Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 1916.

Com o officio n. 715/S, de 4 do corrente, trouxestes á minha consideração a consulta que vos dirigiu o chefe da 3ª fiscalização dessa Inspectoria, acerca do pagamento, á Companhia de Viação e

Construções, do transporte de agua para a construção das obras de arte da Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte.

Em resposta, cabe-me vos declarar, de accôrdo com a informação que então me prestastes, que, verificada pelo engenheiro-chefe da fiscalização a convergência destas tres circumstancias — não existencia de agua corrente, em deposito ou em poços abertos pela companhia até á profundidade de 15 metros — deve ser autorizado o seu transporte do logar mais proximo em que existir, mediante a remuneração constante dos ns. 52 e 53 da tabella de preços, conforme, em cada caso, fôr mais economico; ficando entendido que o transporte remunerado será o que se effectuar além da distancia minima de 300 metros deste logar mais proximo, e excluido tambem o percurso na estrada construida por conta do Governo.

Como a cada metro cubico de determinada alvenaria correspondente, de accôrdo com as regras de arte consignadas nas "Especificações", um determinado volume de argamassa, para cuja confecção faz-se indispensavel um volume de agua tambem determinado, o chefe da fiscalização determinará, uma vez autorizado o transporte de agua e medida a respectiva distancia, qual é o volume cujo transporte caberá ser incluído em folha de pagamento.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

AVISO N. 247 — DE 23 DE DEZEMBRO DE 1916

Approva o accordo de trafego mutuo entre a Companhia Mogyana e a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras (Rêde Sul-Mineira).

MINISTERIO DA VIAÇÃO E OBRAS PUBLICAS — Directoria Geral de Viação — 2ª Secção — N. 247 — Rio de Janeiro, 23 de dezembro de 1916.

Com requerimento de 6 de junho, proximo passado, a Companhia Mogyana de Estradas de Ferro e Navegação submetteu á approvação deste Ministerio, de conformidade com os avisos n. 5, de 8 de janeiro, e n. 78, de 4 de abril do corrente anno, o accôrdo para o trafego mutuo entre ella e a Companhia de Estradas de Ferro Federaes Brasileiras, Rêde Sul-Mineira.

Tendo examinado os pareceres que, sobre tal documento, me foram prestados por esta Secretaria de Estado e pela repartição a vosso cargo, em officio n. 414/S, de 10 de julho ultimo, resolvo dal-o por approvedo, mediante as condições seguintes, que se lhe addicionarão:

1ª. Quando o Governo julgar conveniente a criação de um trem expresso, de passageiros ou mixto, que percorra, em um mes-

mo dia, a extensão total ou uma parte da linha tronco a cargo da Companhia Mogyana, a expedição de bilhetes será feita para todo o percurso;

2ª. Sendo as linhas a cargo da Companhia Mogyana parte integrante da Rêde Sul-Mineira, todos os fretes serão cobrados de accôrdo com a tarifa differencial, isto é, não haverá, em hypothese alguma, nova origem de contagem das distancias em Tuyuty, excepto para os bilhetes de passagens, enquanto perdurar o actual horariô em que não ha correspondencia de trens.

3ª. Seja qual fôr o pretexto ou fundamento allegado, o trafego mutuo, objecto do presente accôrdo, não poderá ser suspenso sem autorização do Governo.

Outrosim serão substituidas na clausula XIV as palavras: "As cartas e objectos despachados com valor serão abertos..." pelas seguintes: "Os envolveros que conttenham valores e os objectos com valor declarado, despachados em uma das estradas e que tenham de seguir pela outra, serão abertos..."

O mencionado accôrdo, do qual vos restituo cópia rubricada pelo director geral de Viação, será, depois de feito com os acrescimos e modificação indicados, submettido aos tramites desta Secretaria de Estado.

Saude e fraternidade.

A. Tavares de Lyra.

Sr. Inspector Federal das Estradas.

DECRETO N. 12.329 — DE 27 DE DEZEMBRO DE 1916

Altera o decreto n. 12.308, de 6 da corrente mez, referente á modificação do traçado das linhas da Rêde Sul Mineira

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil decreta:

Artigo unico. Para a construcção e entrega ao trafego publico do trecho de Biguatinga a Jacuhy, do ramal de Guaxupé a Jacuhy, fica fixado o prazo que decorrerá até 30 de junho de 1919, em vez de mercado no primeiro item do art. 2º do decreto n. 12.308, de 6 do corrente mez.

Rio de Janeiro, 27 de dezembro de 1916, 95º da Independencia e 28º da Republica.

WENCESLAU BRAZ P. GOMES.
A. Tavares de Lyra.

LEI N. 3.213 — DE 30 DE DEZEMBRO DE 1916

Orça a Receita Geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil para o exercicio de 1917.

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o Congresso Nacional decretou e eu sancionei a lei seguinte:

Art. 1º. A Receita Geral da Republica dos Estados Unidos do Brasil é orçada em 116.310:204\$444, ouro, e 327:300:333\$, papel, e a destinada á applicação especial em 12.025:000\$, ouro, e réis... 12.838:000\$, papel, provenientes do que fôr arrecadado no exercicio de 1917 pelos seguintes titulos:

ORDINARIA

Ouro Papel

III

*Imposto sobre circulação, de ac-
côrdo com a lei n. 2.919, de
31 de dezembro de 1914, e
respectiva regulamentação, e
mais as seguintes altera-
ções:*

33. Imposto de transporte: Fi-
cando isentos do imposto de
saida do paiz os "touris-
tes" que vierem incorporados
sob a direcção de companhias,
ou se organizarem em asso-
ciação para visitar o Brasil.. 7.000:000\$000

III

Rendas Industriaes

*De accôrdo com as leis ns. 2.929,
de 31 de dezembro de 1914, e
3.070-A, de 31 de dezembro
de 1915, e mais as seguintes
alterações:*

56. Renda da Estrada de Ferro
Central do Brasil (mediante

	Ouro	Papel
revisão da respectiva taxa)		47.000:000\$000
57. Renda da Estrada de Ferro Oeste de Minas		5.000:000\$000
58. Renda da Estrada de Ferro Ilapura a Corumbá		1.500:000\$000
59. Renda da Estrada de Ferro do Rio do Ouro		160:000\$000
60. Renda do Ramal Ferreo de Lorena a Piquete		40:000\$000
61. Renda da Rede de Viação Cearense		2.500:000\$000

.....

70. Contribuição das companhias ou empresas de estradas de ferro e outras		1.500:000\$000
---	--	----------------

.....

Renda com applicação especial

1. Fundo de resgate do papel-moeda (cujo producto poderá ser de preferencia applicado ao serviço de juros e amortização de titulos da divida interna, papel):		
1.º Renda em papel proveniente do arrendamento das estradas de ferro da União		700:000\$000
3. Fundo para a caixa de resgate das estradas de ferro encampadas: Arrendamento das mesmas estradas		3.500:000\$000

.....

Art. 2º. E' o Presidente da Republica autorizado:

XIV. A conceder assignaturas mensaes de passagens de trens nos suburbios aos professores e alumnos das escolas publicas municipaes, com o abatimento de 50 % e de accôrdo com as instruções que a directoria da Central expedir.

.....

Art. 6º. O Poder Executivo fará organizar a consolidação de todas as disposições de character permanente insertas, em leis an-

nuas de orçamento, que não tendo sido revogadas, digam respeito ao interesse publico da União Federal; serão excluidas todas as que contenham autorização, não realizada opportunamente, para a reforma da legislação fiscal ou de repartições e serviços, assim como para augmento de vencimentos ou outras remunerações, igualmente excluidas as que tenham caracter individual e as que, directa ou indirectamente e com ou sem condições, autorizem a concessão de quaesquer privilegios, favores ou vantagens.

Art. 7º. Enquanto não fôr mandada executar pelo Congresso a "Consolidação de todas as disposições permanentes esparsas nas leis annuas de orçamento continuam determinadamente em vigor as disposições do art. 2º — VI, VIII e X; do art. 3º — §§ 3º, letra d, 5º, 6º, 7º, 9º, 10 e 11, dos arts. 8, 12, 13, 14, 15, 16, 21, 22 e 25, todos da lei n. 3.070-A, de 31 de dezembro de 1915, substituidas neste ultimo as palavras "Para liquidar o deficit do exercicio de 1914 e anteriores, continúa o Governo" — pelas seguintes — "Fica o Governo", e em geral todas as disposições de leis annuas de orçamento que, não tendo sido revogadas, digam respeito ao interesse publico da União; não se comprehendem entre estas ultimas as que versarem especialmente sobre a fixação das verbas de Receita e das dotações de Despeza, e as que contenham autorização para a reforma da legislação fiscal ou de repartições e serviços, assim como para augmento de vencimentos e quaesquer remunerações, nem as disposições de caracter individual ou que, directa ou indirectamente e com ou sem condições autorizem a concessão de quaesquer privilegios, favores ou vantagens e de que o Executivo não tenha usado em tempo opportuno.